

**PERUBAHAN PEMANFAATAN RUANG
DI KAWASAN TERMINAL BUS UMBULHARJO
KOTA YOGYAKARTA**

T E S I S

Diajukan Untuk Memenuhi Tugas Akhir
Pada Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota

Oleh :

**AGUS SULARTA
NIM. L4B099105**



**MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2002**

**PERUBAHAN PEMANFAATAN RUANG
DI KAWASAN TERMINAL BUS UMBULHARJO
KOTA YOGYAKARTA**

Tesis Diajukan Kepada
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Oleh :

AGUS SULARTA
NIM. L4B099105

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 23 September Tahun 2002

Dinyatakan Lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

Semarang, September 2002

Pembimbing Pendamping



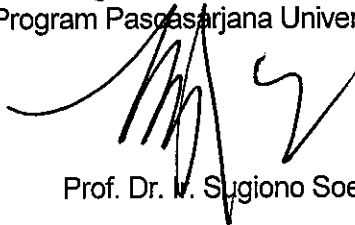
Ir. Hadi wahyono MA

Pembimbing Utama



Ir. Bambang Riyanto, DEA

Mengetahui
Ketua Program Studi
Magister Teknik Pembangunan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro



Prof. Dr. W. Sugiono Soetomo, DEA

Hai anak bangsa,
Maria Krisnasari,
Martha Widuri Iswara.

Manusia yang sesungguhnya adalah,
manusia yang berani menghadapi tantangan seberat apapun.

Negeri menunggu apa yang bisa kau perbuat untuknya.

ABSTRAK

Terminal sebagai bagian dari sistim transportasi memiliki karakteristik yang antara lain sebagai tempat transit baik kendaraan, orang maupun barang. Adanya kegiatan tersebut membuat kawasan terminal memiliki nilai aksesibilitas yang tinggi dan menjadikan kawasan tersebut bernilai strategis dalam penggunaan aktifitas perdagangan, perkantoran maupun pemukiman.

Keberadaan terminal bus sebagai tempat transit kendaraan, orang maupun barang memberi arti bahwa terdapatnya banyak kegiatan yang saling terkait. Keterkaitan tersebut lebih disebabkan karena pemenuhan kebutuhan yang tidak bisa dipenuhi sendiri. Adanya saling keterkaitan tersebut menjadikan Keberadaannya didalam suatu ruang kota menjadi sangat berpengaruh terhadap pola kehidupan maupun pola pemanfaatan lahan di kawasan tersebut.

Aksesibilitas yang tinggi di kawasan terminal menumbuhkan dan memacu aktifitas perekonomian baik formal maupun informal yang antara lain penyediaan jasa-jasa transportasi, Perkantoran, penginapan, perbengkelan dan juga mengakibatkan tumbuh dan berkembangnya kegiatan perdagangan kakilima.

Jelaslah bahwa semua kegiatan diatas yang memberikan peluang berusaha maupun bekerja mengakibatkan perkembangan penduduk yang berasal dari luar (migrasi) maupun alamiah. Adanya kegiatan maupun migrasi ini memberi konsekwensi logis akan kebutuhan lahan sebagai tempat tinggal maupun usaha yang terus meningkat.

Peningkatan kebutuhan akan ruang ini akan menimbulkan dampak meningkatnya harga lahan dan juga perubahan pemanfaatan ruang yang terus terjadi. Adanya desakan akan kebutuhan ruang yang tidak dibarengi oleh kemampuan yang cukup untuk mendapatkannya membuat terjadinya penggunaan ruang yang tidak sesuai dengan peruntukannya. (Land used palanning).

Tesis ini memperlihatkan perubahan pemanfaatan ruang yang terjadi di kawasan terminal bus Umbulharjo dari tahun 1970, yaitu sejak sebelum berfungsinya terminal hingga tahun 2002, pada saat terminal mau dipindahkan. Fenomena yang terjadi adalah berubahnya kawasan pertanian(rural) menjadi perkotaan (urban).

Dari hasil penelitian ini terlihat pengaruh terminal terhadap pemukiman tidaklah besar, hanya sejauh radius 600 m saja, sedang untuk kegiatan perdagangan, terminal yang ditunjang oleh akses yang sangat baik mampu mempengaruhi sampai radius 1000 m, yaitu jarak terluar dari penelitian ini.

Hasil penelitian ini perlu ditindak lanjuti dengan berbagai langkah kebijakan Pemerintah Daerah yang mengatur pemanfaatan ruang yang efektif agar dicapai harmonisasi antara kebutuhan ruang untuk aktifitas perekonomian, hunian dan untuk publik.

ABSTRACT

Bus station as a part of transportation system has its own characteristics such as transitory place for vehicles, people, or goods. Due to the activities under went there, the station is known as an area with a high value of accessibility, as well as strategic meaning to undergoing activities of trading, offices complex, and housing.

The function of bus station (i.e. as transitory place of vehicles, people and goods) means that one can find many highly inter-related activities. This relationship created due to incapability of man to fulfill their needs by them selves. The relationship found in bus station brings about its existence within the space of a city gives a great influence to the life-pattern as well as land-usage-pattern within the area.

The high accessibility of bus station generates and speeds up both formal and informal economic activities, such as transportation services, offices, inns, and garages. Besides, it also brings about the growth and development of trading activities of sidewalk traders.

Then, it become clear that those activities, which give opportunities to do some business or jobs, increase the density of the area that is due to migrations or birth (natural). The economic activities and migration come with certain consequence, i.e. the need of land for housing or business.

The increase of need for spaces will bring about the higher price of land well as the changes of spaces usage. The urgent demand of space that does not meet with the capability to fulfill causes to some misuse of space.

This thesis shows the changes of land usage in the area of Umbulharjo bus station from 1970, i.e. before the station functioned, to 2002, when the station is about to be removed. The phenomenon happened is the changes of area from the farming (rural) area to the urban one.

The research found that the influence of a bus station on housing might not be so far. It did not exceed the limit of radius 600 m. On the other hand, when a bus station is supported with a good accessibility, its influence on trading activity can reach the radius of 1000 m, i.e. the furthest distance of this research.

The finding of this research needs to be followed up by the local government who can make some policies to set a more effective land usage planning so that the needs of land for economic activities, housing and public sphere can be harmonized.

KATA PENGANTAR

Puji syukur terucap ke hadirat Allah yang telah melimpahkan rahmat dan karunianya sehingga tesis ini berhasil disusun dengan sebaik baiknya. Adapun tesis dengan judul Perubahan pemanfaatan lahan di kawasan terminal ini dibuat sebagai syarat untuk menyelesaikan tugas belajar pada Program Magister Teknik Pembangunan Kota Universitas Diponegoro Semarang.

Tesis ini mengupas perubahan pemanfaatan lahan berkaitan dengan adanya fasilitas publik berupa Terminal di kawasan dengan nuansa agraria/ rural. Adanya sosok terminal telah membuat kawasan tersebut berubah menjadi daerah perkotaan. Perubahan tersebut dikarenakan fungsi terminal sebagai tempat transit dilengkapi dengan fasilitas berupa akses yang memadai yang menjadikan kawasan tersebut sangat strategis untuk kegiatan yang berbasis perkotaan.

Pada kesempatan ini saya ucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada Badan maupun Pribadi yang terhormat:

1. CBUIM yang telah menyediakan dana untuk berlangsungnya studi.
2. Pemerintah Daerah Kota Yogyakarta yang telah memberi waktu dan kesempatan untuk menempuh studi.
3. Dinas Pekerjaan Umum (Dinas Prasarana Kota) yang telah memberi kesempatan dan waktu untuk menempuh studi.
4. Prof. DR. Ir. Sugiono Sutomo, DEA selaku ketua Program Magister Teknik Pembangunan Kota Universitas Diponegoro Semarang.
5. Ir. Bambang Riyanto . DEA selaku pembimbing utama
6. Ir. Hadi Wahyono. MA selaku pembimbing pendamping.
7. Seluruh Dosen yang mengampu mata kuliah pada Program Magister Teknik Pembangunan Kota Universitas Diponegoro Semarang
8. Semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu yang telah membantu menyelesaikan penyusunan tesis ini.

Saya menyadari bahwa tesis ini masih jauh dari sempurna, berdasarkan tesis ini ada banyak hal yang perlu diadakan penelitian lagi. Saya terbuka atas saran dan masukan demi perbaikan tesis ini.

Semarang, September 2002

Agus Sularta

DAFTAR ISI

Abstraksi.....	i
Kata Pengantar.....	ii
Daftar Isi.....	iii
Daftar Tabel.....	vii
Daftar Gambar.....	ix
Daftar Pustaka.....	xi
Lampiran:	
A. Foto Situasi Akses Ke Terminal	
B. Foto Penyiapan Fisik Terminal Bus Yang baru di Giwangan Umbulharjo	
C. Peta Perubahan Kepadatan Penduduk	
D. Peta Perubahan Pemanfaatan Lahan	
E. Peta Lahan Persawahan	
F. Peta Lahan Pemukiman	
G. Peta Lahan Komersial	
H. Kuissioner Penelitian	

BAB I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang	1
1.2. Perumusan Masalah	3
1.3. Tujuan dan Sasaran	4
1.4. Ruang Lingkup.....	5
1.5. Kerangka Pemikiran.....	9
1.6. Metode Penelitian.....	10
1.6.1 Pendekatan Studi.....	10
1.6.2 Metodologi Studi.....	10
1.6.3 Kebutuhan Data.....	11
1.6.4 Teknik Pengumpulan Data.....	11
1.6.5 Teknik Pengolahan dan Penyajian Data.....	12
1.6.6 Teknik Sampling.....	12

1.7.	Metode Analisis.....	14
1.7.1.	Metode Deskriptif kualitatif.....	14
1.7.2.	Superposisi Peta.....	16
1.8.	Sistematika Pembahasan.....	17

BAB II. KAJIAN TERMINAL SEBAGAI PUSAT PERTUMBUHAN

2.1.	Kajian umum Pusat Pertumbuhan.....	18
2.1.1.	Pengertian Pusat Pertumbuhan.....	18
2.1.2.	Pengertian Wilayah, Kawasan dan Perkotaan.....	19
2.1.3.	Model Tata Ruang.....	21
2.1.4.	Pemanfaatan Ruang.....	22
2.1.5.	Teori Pusat Pertumbuhan.....	24
2.2.	Karakteristik Pusat Pertumbuhan.....	29
2.3.	Kajian Umum Terminal.....	29
2.3.1.	Sistim Transportasi.....	30
2.3.2.	Pengertian Dasar Transportasi Kota.....	30
2.3.3.	Definisi dan Fungsi Terminal.....	32
2.3.4.	Jenis Terminal	33
2.3.5.	Klasifikasi Terminal.....	34
2.3.6.	Lokasi Terminal.....	35
2.4.	Karakteristik Terminal.....	36
2.4.1.	Karakteristik Terminal Sebagai Bagian Dari Sistim Transportasi....	36
2.4.2.	Karakteristik Kawasan Terminal.....	37
2.5.	Terminal Sebagai Pusat Pertumbuhan.....	39
2.6.	Rumusan Kajian.....	40

BAB III KAJIAN KAWASAN TERMINAL BUS UMBULHARJO

3.1.	Kota Yogyakarta sebagai Wilayah Studi.....	44
3.1.1.	Sejarah Terbentuknya Kota Yogyakarta.....	45
3.1.2.	Pusat-pusat Pertumbuhan dan Perkembangan Kota Yogyakarta....	46
3.1.3.	Pergeseran Pola Pertumbuhan.....	48

3.1.4.	Pusat Pertumbuhan di Kec. Umbulharjo.....	49
3.2.	Kajian Wilayah Penelitian.....	51
3.3.	Letak Geografis Kawasan Terminal Umbulharjo.....	51
3.4.	Kependudukan.....	52
3.4.1.	Perkembangan Jumlah Penduduk.....	52
3.4.2.	Kepadatan Penduduk.....	53
3.4.3.	Sex Ratio.....	54
3.4.4.	Mutasi Penduduk di Kecamatan Umbulharjo.....	56
3.4.5.	Perkembangan Jumlah Penghuni Tiap Rumah.....	58
3.5.	Aktifitas Perekonomian.....	59
3.5.1.	Sarana Perdagangan dan Jasa.....	59
3.5.2.	Perkembangan Prasarana Pariwisata.....	64
3.5.3.	Perkembangan Prasarana Industri.....	66
3.5.4.	Mata Pencaharian.....	68
3.6.	Transportasi.....	74
3.6.1.	Prasarana Perhubungan.....	74
3.6.2.	Perkembangan Kendaraan Bermotor.....	76
3.7.	Pemanfaatan Peta.....	79

BAB IV PERUBAHAN PEMANFAATAN RUANG.

4.1.	Perubahan Pemanfaatan Ruang di Kawasan Penelitian Berdasar Data Administratif.....	82
4.2.	Perubahan Pemanfaatan Ruang di Kawasan Penelitian Berdasarkan Peta....	89
4.2.1.	Perkembangan Lahan Terbuka.....	89
4.2.2.	Perkembangan Lahan Permukiman.....	91
4.2.3.	Pertumbuhan Lahan Komersial.....	94
4.3.	Perubahan Pemanfaatan Ruang di Kawasan Penelitian Berdasarkan Penelitian di Lapangan.....	96
4.3.1.	Aktifitas Ekonomi.....	97
4.3.2.	Perkembangan Penduduk.....	101
4.3.3.	Perubahan Pemanfaatan Lahan.....	111

4.3.4. Pergerakan dan Mobilitas.....	103
--------------------------------------	-----

BAB V. PENUTUP

5.1. Kesimpulan.....	105
5.1.1. Aktivitas Perekonomian.....	105
5.1.2. Kependudukan.....	105
5.1.3. Perubahan Pemanfaatan Ruang.....	106
5.2. Rekomendasi.....	107
5.2.1. Aktivitas Perekonomian.....	107
5.2.2. Kependudukan.....	108
5.2.3. Perubahan Pemanfaatan Ruang	108

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1.	Jenis Terminal.....	33
Tabel 3.1.	Perkembangan Penduduk Sorosutan, Pandeyan, Warungboto dan Kecamatan Umbulharjo.....	52
Tabel 3.2.	Kepadatan Penduduk.....	53
Tabel 3.3.	Sex Ratio di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, Warungboto dan Kecamatan Umbulharjo.....	55
Tabel 3.4.	Mutasi Penduduk di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, Warungboto Dan Kecamatan Umbulharjo.....	56
Tabel 3.5.	Perkembangan Penghuni Tiap Rumah.....	58
Tabel 3.6.	Perkembangan Sarana Perdagangan dan Jasa.....	60
Tabel 3.7.	Perkembangan Perdagangan dan Jasa dalam Prosen Terhadap total Kecamatan.....	60
Tabel 3.8.	Perkembangan Pariwisata.....	65
Tabel 3.9.	Perkembangan Sarana Industri di Kelurahan Pandeyan, Warungboto dan Sorosutan tahun 1970 sampai dengan tahun 2000.....	66
Tabel 3.10	Mata Pencaharian Penduduk Kelurahan Pandeyan, Warungboto dan Sorosutan tahun 1970 sampai dengan tahun 2000.....	68
Tabel 3.11	Perkembangan Mata Pencaharian Penduduk Kelurahan Sorosutan, Pandeyan dan Warungboto tahun 1970 sampai dengan tahun 2000	72
Tabel 3.12	Perkembangan Mata Pencaharian Penduduk Kelurahan Sorosutan, Pandeyan dan Warungboto tahun 1970 sampai dengan tahun 2000 dalam Prosen.....	73
Tabel 3.13.	Perkembangan Panjang Jalan di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan dan Warungboto tahun 1985 sampai dengan tahun 2000	75
Tabel 3.14.	Jumlah Mobil, Bus dan Truk di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, Warungboto dan Total Kecamatan Umbulharjo tahun 1985 sampai dengan tahun 2000	76
Tabel 4.1.	Perubahan Pemanfaatan Ruang di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan	

	dan Warungboto (Ha).....	83
Tabel 4.2.	Distribusi dan Perkembangan Pemanfaatan Ruang di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, dan Warungboto (Ha).....	83
Tabel 4.3.	Distribusi dan Perkembangan Pemanfaatan Ruang di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, dan Warungboto dalam Prosen.....	84
Tabel 4.4.	Perkembangan Lahan Terbuka di Wilayah Penelitian dari tahun 1970 sampai dengan tahun 1996.....	89
Tabel 4.5.	Pertumbuhan Lahan Pemukiman di Wilayah Penelitian dari tahun 1970 sampai dengan tahun 1996.....	91
Tabel 4.6.	Pertumbuhan Lahan Komersial.....	94
Tabel 4.7.	Status Profesi Responden.....	97
Tabel 4.8.	Jenis Usaha Wiraswasta.....	99
Tabel 4.9.	Jumlah Penghuni Tiap Rumahtangga.....	101

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.	Kota Yogyakarta.....	6
Gambar 1.2	Wilayah Kecamatan Umbulharjo	7
Gambar 1.3.	Segmen Wilayah Penelitian.....	8
Gambar 1.4.	Kerangka Pemikiran.....	9
Gambar 1.5.	Superposisi Peta.....	16
Gambar 2.1.	Model Tata Ruang Kota.....	22
Gambar 2.2.	Bagan Alir Sistim Transportasi.....	31
Gambar 2.3.	Kebutuhan Semu Perjalanan.....	32
Gambar 3.1.	Landscape Istana.....	46
Gambar 3.3.	Awal Pertumbuhan, Konsentris.....	48
Gambar 3.4.	Pola Pertumbuhan Selanjutnya, Multi Nukleus.....	48
Gambar 3.5.	Pusat-pusat Pertumbuhan di Kecamatan Umbulharjo.....	50
Gambar 3.6.	Grafik Perkembangan Penduduk Sorosutan, Pandeyan dan Warungboto.....	53
Gambar 3.7.	Grafik Kepadatan Penduduk di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, Warungboto dan Kecamatan Umbulharjo.....	54
Gambar 3.8.	Grafik Sex Ratio di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, Warungboto dan Kecamatan Umbulharjo.....	55
Gambar 3.9.	Grafik Mutasi Penduduk oleh Migrasi VS Alami.....	57
Gambar 3.10.	Grafik Pertumbuhan Total Penduduk di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, Warungboto dari tahun 1985 sampai dengan tahun 2000....	57
Gambar 3.11.	Grafik Perkembangan Penghuni Tiap Rumah.....	58
Gambar 3.12.	Grafik Perkembangan Perdagangan dan Jasa di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan dan Warungboto	61
Gambar 3.13.	Grafik Pertumbuhan Perhotelan di Sorosutan, Pandeyan, Warungboto dan Kecamatan Umbulharjo.....	65
Gambar 3.14.	Perkembangan Industri di Kelurahan Pandeyan, Warungboto, Sorosutan dan Kecamatan Umbulharjo Tahun 1985 sampai dengan tahun 2000.....	67

Gambar 3.15. Grafik Mata Pencarian Penduduk di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, Warungboto dan Total Kecamatan Umbulharjo Tahun 1985 sampai dengan tahun 2000.....	69
Gambar 3.16. Grafik Komposisi Mata Pencarian Penduduk di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, Warungboto dan di Kecamatan Umbulharjo Tahun 1985 sampai dengan tahun 2000.....	73
Gambar 3.17. Sebaran dan Perkembangan Mobil di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, Warungboto dan Kecamatan Umbulharjo Tahun 1985 sampai dengan tahun 2000.....	77
Gambar 3.18. Perkembangan dan Jumlah Bus di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, Warungboto dan Kecamatan Umbulharjo Tahun 1985 sampai dengan tahun 2000.....	79
Gambar 4.1. Grafik Perkembangan Lahan Persawahan di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, Warungboto dari tahun 1985 sampai dengan th 2000.....	85
Gambar 4.2. Grafik Pemanfaatan Lahan untuk Bangunan Umum di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, Warungboto.....	86
Gambar 4.3. Grafik Pemanfaatan Lahan Untuk Pemukiman di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, Warungboto dari tahun 1985 sampai dengan th 2000.....	87
Gambar 4.4. Grafik Pemanfaatan Lahan Untuk Industri di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, Warungboto dari tahun 1985 sampai dengan th 2000.....	87
Gambar 4.5. Grafik Pertumbuhan dan Perkembangan Perdagangan di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan dan Warungboto dari Tahun 1985 sampai dengan tahun 2000.....	88
Gambar 4.6. Komposisi dan Perkembangan Lahan Terbuka Diwilayah Penelitian dari tahun 1970 sampai dengan tahun 1996.....	90
Gambar 4.7. Laju Penyusutan Lahan Terbuka dari tahun 1970 sampai dengan tahun 1996.....	90
Gambar 4.8. Perkembangan Lahan Pemukiman dari tahun 1970 sampai dengan tahun 1996.....	93
Gambar 4.9. Gaya Sentrifugal di Kawasan Terminal Umbulharjo.....	93
Gambar 4.10. Grafik Laju Pertumbuhan Pemanfaatan Lahan Pemukiman.....	94

Gambar 4.11. Grafik Perkembangan Lahan Komersial dari Tahun 1970 sampai dengan tahun 1996 di Wilayah Penelitian.....	96
Gambar 4.12. Grafik Laju Pertumbuhan Pemanfaatan Lahan Komersial dari tahun 1970 sampai dengan tahun 1996.....	96
Gambar 4.13. Komposisi Profesi Responden di tahun 1970, 1986, 1996 dan 2002.....	98
Gambar 4.14. Jenis Usaha Wiraswasta.....	99
Gambar 4.15. Grafik Usaha-Usaha Yang Mengalami Perkembangan.....	100
Gambar 4.16. Jumlah Penghuni Tiap Rumah Tangga.....	102

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Peningkatan dan pemerataan kesejahteraan yang ditetapkan dalam Garis Besar Haluan Negara dan yang diwujudkan dalam program Pembangunan Lima Tahun (Pelita) dari masa orde baru dan dilanjutkan dengan Program Reformasi yang dilakukan oleh Pemerintah sesudahnya pada hakekatnya adalah tugas yang harus dilaksanakan oleh Pemerintah dan seluruh elemen masyarakat dengan memperhatikan dan menggali potensi yang dimiliki oleh daerah tersebut untuk bisa dimanfaatkan dengan sebaik-baiknya.

Tantangan terbesar yang dihadapi Pemerintah dalam menjalankan tugas tersebut adalah keterbatasan biaya dan kemampuan baik dalam kualitas maupun kuantitas dari aparatnya. Untuk mendapatkan hasil yang memuaskan dengan dana yang terbatas adalah kendala yang harus dihadapi pemerintah.

Mudah dipahami bila peningkatan dan pemerataan kesejahteraan dengan cara membagi habis seluruh dana yang tersedia secara sama rata memerlukan dana yang besar dan kadang bahkan tidak mendapat hasil yang memuaskan dikarenakan tidak tepatnya program maupun sasaran karena kondisi wilayah mempunyai spesifikasi yang beragam. Bahkan paradigma baru yang dipilih oleh Pemerintah untuk dilaksanakan saat ini adalah Pemerintah bukan lagi sebagai aktor utama dalam penyelenggaraan pembangunan, tetapi berlaku sebagai pencipta, penggerak dan pengarah yang membuat pembangunan bisa bergulir dengan sendirinya sebagai *tripple-down effect* dari langkah yang diprakarsai oleh pemerintah (David Osborne, 1984)

Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK) Kota Yogyakarta, pemerintah Kota Yogyakarta mengatur penggunaan lahannya agar dapat dicapai keselarasan dalam tata ruang kota sehingga dinamika pertumbuhan kawasan kota diharapkan saling mendukung dan menciptakan kongglomerasi sehingga tercapai hasil yang memuaskan.

Untuk memacu pertumbuhan di kota bagian selatan yang sesuai dengan RUTRK Kota Yogyakarta dalam penataan ruang kawasan Yogyakarta bagian selatan Pemerintah Kota Yogyakarta membuat program pembuatan pusat kegiatan diwilayah Kecamatan Umbulharjo berupa pembangunan Terminal bus tipe A setelah terlebih dahulu diadakan studi kelayakan oleh Pemda bekerja sama dengan Universitas Gajahmada Yogyakarta.

Dalam studi kelayakan tersebut terlihat bahwa studi ini menitik beratkan cara pandang dari sudut kebutuhan akan pergerakan dan layanan transportasi didalam maupun diluar terminal. Hal yang sedikit sekali dibahas dalam studi tersebut adalah pertumbuhan penduduk, pertumbuhan lahan terbangun, terjadinya pergeseran pola penggunaan lahan, pertumbuhan jaringan jalan, pertumbuhan ekonomi setelah terminal beroperasi sehingga kemungkinan akan timbul dampak negatif bila ternyata kawasan yang disediakan untuk dinamika pertumbuhan tersebut tidak mencukupi yang antara lain berupa timbulnya kemacetan lalu lintas, pemukiman kumuh, pemukiman liar, pemanfaatan lahan yang tidak sesuai dengan peruntukan dan sebagainya. Diperlukan biaya jauh lebih besar untuk merenofasi maupun penataan kembali bila ketidak sesuaian perencanaan ini baru disadari di kemudian hari.

Terlepas dari tepat-tidaknya lokasi terminal baru dengan kondisi yang ada sekarang, tampak dalam RUTRK kota Yogyakarta bahwa pemerintah daerah telah sungguh-sungguh mempersiapkan sarana kebijakan yang diperlukan. Kegiatan yang telah dalam proses pelaksanaan fisik terminal ini haruslah didukung oleh semua pihak dengan cara membantu

pemerintah sebagai lembaga legal dalam mengendalikan dan mengambil manfaat yang sebesar-besarnya terhadap momentum pertumbuhan ini agar meminimalisasi dampak negatif yang mungkin timbul.

Berkaitan dengan hal tersebut diatas, tesis ini menitik beratkan kajian pengaruh terminal sebagai pusat pertumbuhan dipandang dari hubungannya dengan perubahan pemanfaatan ruang. Keberadaan terminal bus yang karena fungsi utamanya adalah sebagai tempat pergantian moda angkutan (Morlok, 1978), yang menjadikan terminal adalah tempat berinteraksi antara komponen terminal yang bisa dikelompokkan kedalam dua kelompok yaitu kelompok pelayanan terhadap manusia baik sebagai pengelola terminal maupun sebagai penumpang dan pelayanan terhadap kendaraan.

Akibat dari fungsi terminal dan kemudahan akan pergerakan adalah bahwa dikawasan terminal akan timbul kegiatan pelayanan terhadap fungsi terminal dan kegiatan yang memerlukan terminal sebagai sarana. Kegiatan-kegiatan ini akan mengakibatkan tumbuhnya kegiatan lain yang antara lain tumbuhnya kegiatan perdagangan, jasa pemukiman, pengembang dan lain sebagainya.

1.2. Perumusan Masalah

Tujuan pembangunan terminal bus Giwangan Umbulharjo oleh pemerintah daerah adalah untuk memberikan pelayanan yang optimum kepada masyarakat akan kebutuhan layanan transportasi dan menjadi salah satu pusat pertumbuhan di kawasan Yogyakarta bagian selatan sebagai salah satu perwujudan upaya pemerataan pembangunan.

Tidak adanya prediksi pertumbuhan penduduk, pertumbuhan lahan terbangun, pertumbuhan jalan yang dibutuhkan, terjadinya perubahan pemanfaatan ruang setelah terminal beroperasi adalah kendala besar pemerintah dalam menetapkan suatu kebijakan.

Rumusan masalahnya adalah:

- Kemacetan lalu lintas yang parah, tumbuh dan berkembangnya pemukiman kumuh, pemukiman liar, penyerobotan tanah negara, tingginya angka kriminalitas dan pemanfaatan lahan yang tidak sesuai dengan peruntukan adalah fenomena di dunia ketiga dalam mewarnai perkembangan Kawasan Terminal.
- Belum diidentifikasinya kebijakan, fasilitas dan pelayanan yang perlu disiapkan pemerintah untuk mengendalikan perubahan pemanfaatan ruang yang ditimbulkan oleh beroperasinya Terminal bus Umbulharjo,
- Belum adanya studi mengenai pengaruh Terminal Umbulharjo sebagai pusat pertumbuhan terhadap perubahan pemanfaatan ruang

1.3. Tujuan dan Sasaran

Tujuan penelitian ini adalah mengkaji pengaruh yang terjadi dengan keberadaan terminal bus Umbulharjo bagi kawasan disekitarnya, khususnya terhadap kegiatan perekonomian, kependudukan dan perubahan pemanfaatan ruang. Hasil kajian dapat digunakan sebagai masukan untuk menentukan arah penataan ruang kawasan dengan kebutuhan sarana dan prasarana di kawasan tersebut.

Untuk mencapai tujuan diatas maka sasaran yang harus dilakukan dalam penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi karakteristik pengaruh terminal, yang meliputi perkembangan aktifitas perekonomian dan perkembangan penduduk sejak sebelum terminal dibangun sampai dengan beroperasinya terminal (*time series*)
2. Mendapatkan korelasi antara perkembangan aktifitas perekonomian, perkembangan penduduk dengan perubahan pemanfaatan ruang

3. Memformulasikan hasil penelitian pengaruh terminal bus Umbulharjo yang lama kedalam kawasan terminal bus baru Giwangan Umbulharjo.

1.4. Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian digunakan untuk membatasi daerah dan fokus penelitian untuk mendapatkan hasil penelitian secara efisien, tajam dan memuaskan. Ruang lingkup yang digunakan adalah ruang lingkup substansial dan ruang lingkup spatial.

1.4.1. Ruang lingkup substansial.

Dalam ruang lingkup substansial akan dibatasi pada materi yang menjadi inti topik bahasan sebagai berikut:

- Perkembangan aktifitas perekonomian
- Perkembangan penduduk
- Perubahan pemanfaatan ruang.

1.4.2. Ruang lingkup spatial

Dalam ruang lingkup keruangan, penelitian lebih ditekankan pada kawasan tumbuh lebih cepat di kecamatan Umbulharjo yang terpengaruh oleh adanya terminal. Batasan wilayah penelitian adalah sebagai berikut :

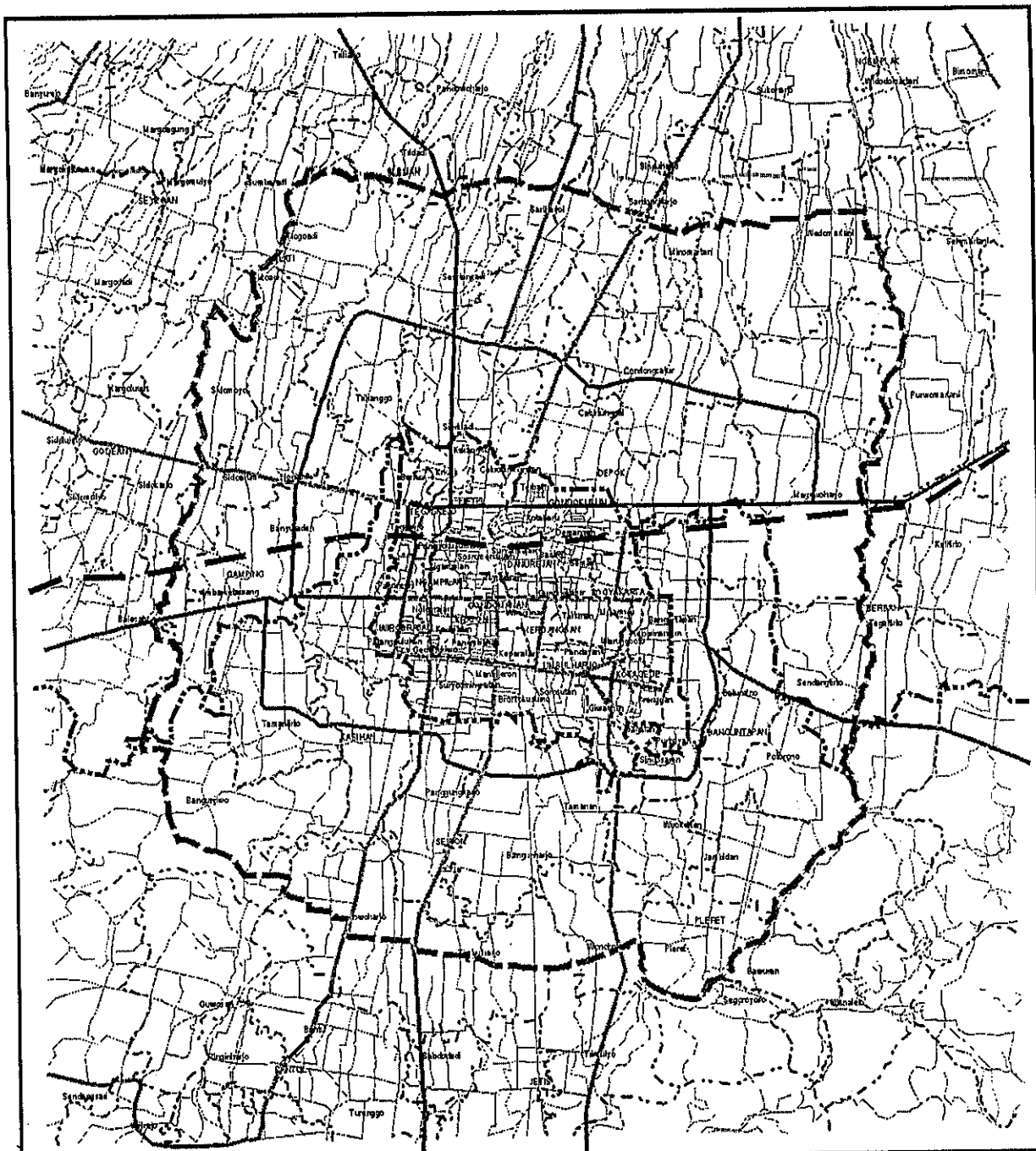
Sebelah utara : Kelurahan Taunan dan kelurahan Warungboto


Sebelah timur: Kelurahan Warungboto dan Pandeyan

Sebelah selatan: Kelurahan Sorosutan dan Kelurahan Giwangan.

Sebelah barat: Kelurahan Taunan

Untuk lebih jelasnya, ruang lingkup keruangan ditampilkan pada gambar 1.1, gambar 1.2, dan gambar 1.3 sebagai berikut.




PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PERUBAHAN PEMANFAATAN RUANG DI
KAWASAN TERMINAL BUS UMBULHARJO
KOTA YOGYAKARTA

PETA

WILAYAH LOKASI STUDI

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Batas Propinsi DIY
- ===== Jalan Nasional
- ===== Jalan Kabupaten
- Jalan Kereta Api
- ~~~~~ Sungai
- Rencana Jalan Lingkar

UTARA



NO. GAMBAR

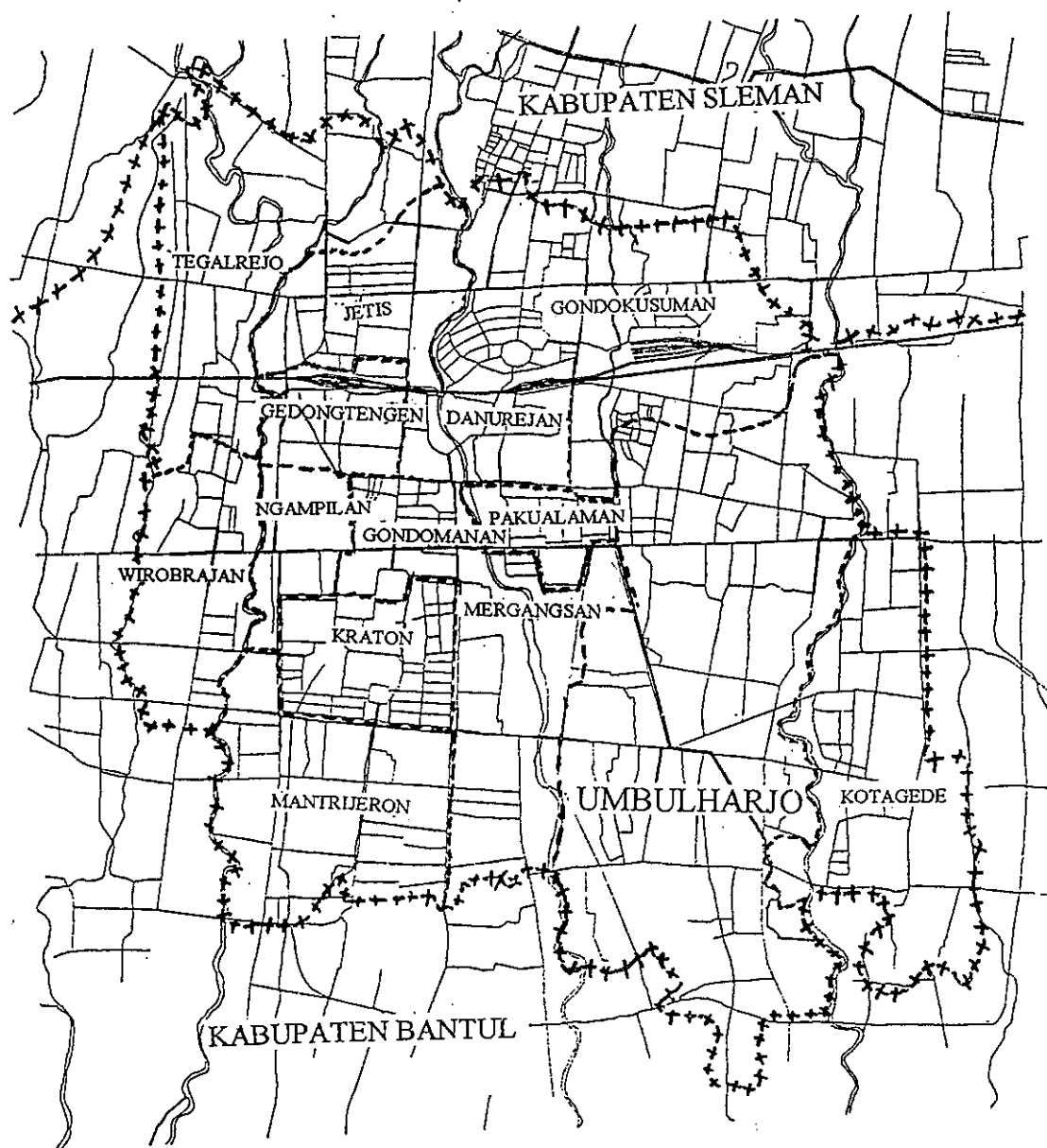
SKALA


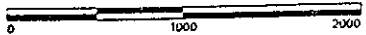

1.1

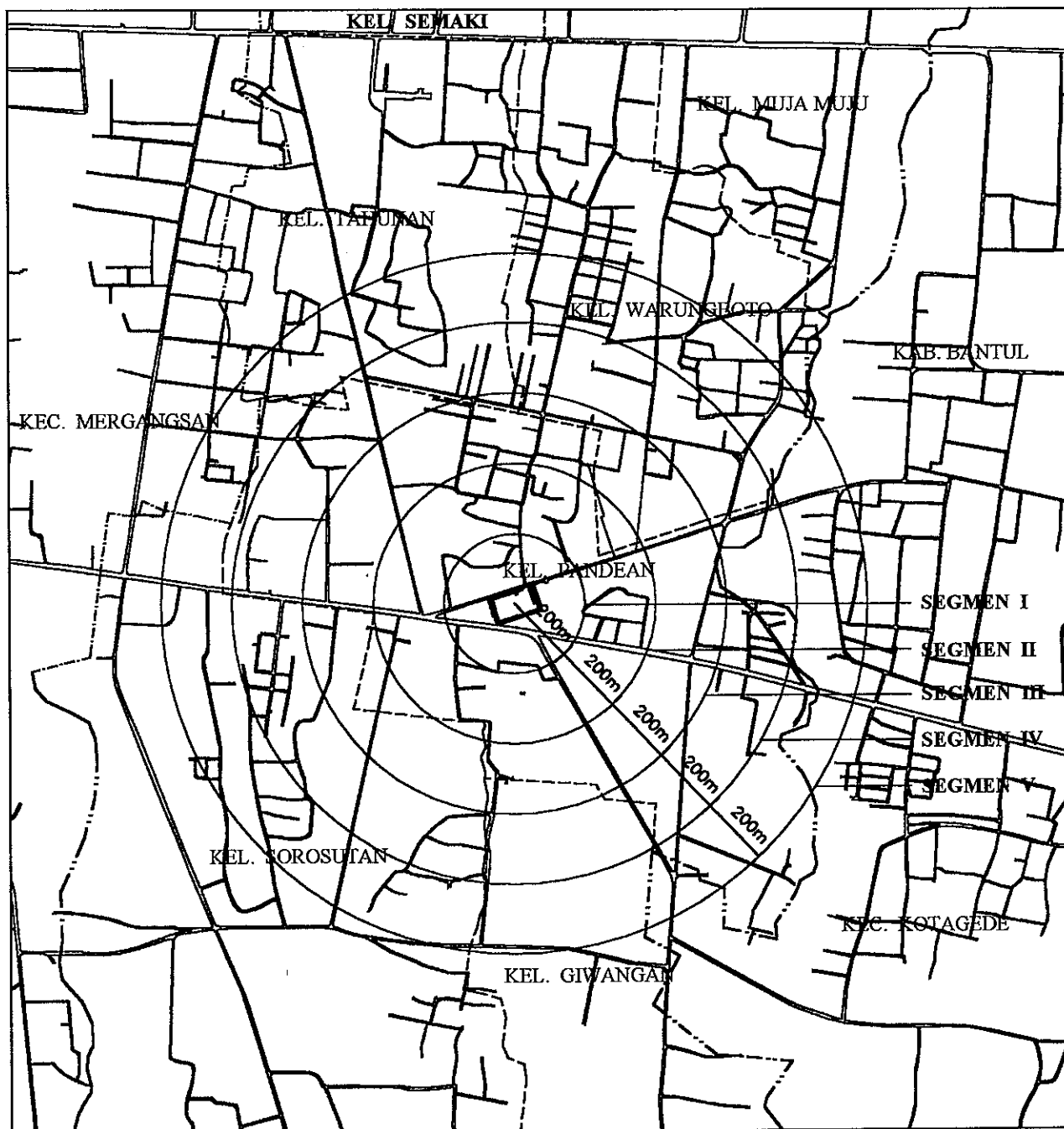
1 : 75.000

SUMBER

Yogyakarta Urban Development
Project (YUDP)



 PROGRAM PASCA SARJANA MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG TESIS PERUBAHAN PEMANFAATAN LAHAN DI KAWASAN TERMINAL BUS UMBULHARJO KOTA YOGYAKARTA	NAMA PETA: WILAYAH LOKASI STUDI	SUMBER D. PRAS.KOTA ,2002
	LEGENDA ++++ BATAS KOTA ---- BATAS KECAMATAN	SKALA  <div> <div>  N </div> <div> No. Gambar 1.2. </div> </div>



PETA SEGMENT PENELITIAN



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN
KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

THESIS

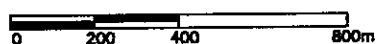
TERMINAL BUS UMBUL HARJO SEBAGAI
PUSAT PERTUMBUHAN PERKOTAAN
DI WILAYAH KOTA YOGYAKARTA
(DIPANDANG DARI SUDUT
PERUBAHAN PEMANFAATAN RUANG)

AGUS SULARTO
L4B0099105

LEGENDA

- JALAN
- BATAS KABUPATEN
- BATAS KECAMATAN
- BATAS KELURAHAN
- TERMINAL UMBUL HARJO
- SEGMENT PENELITIAN

NOMOR GAMBAR : 03

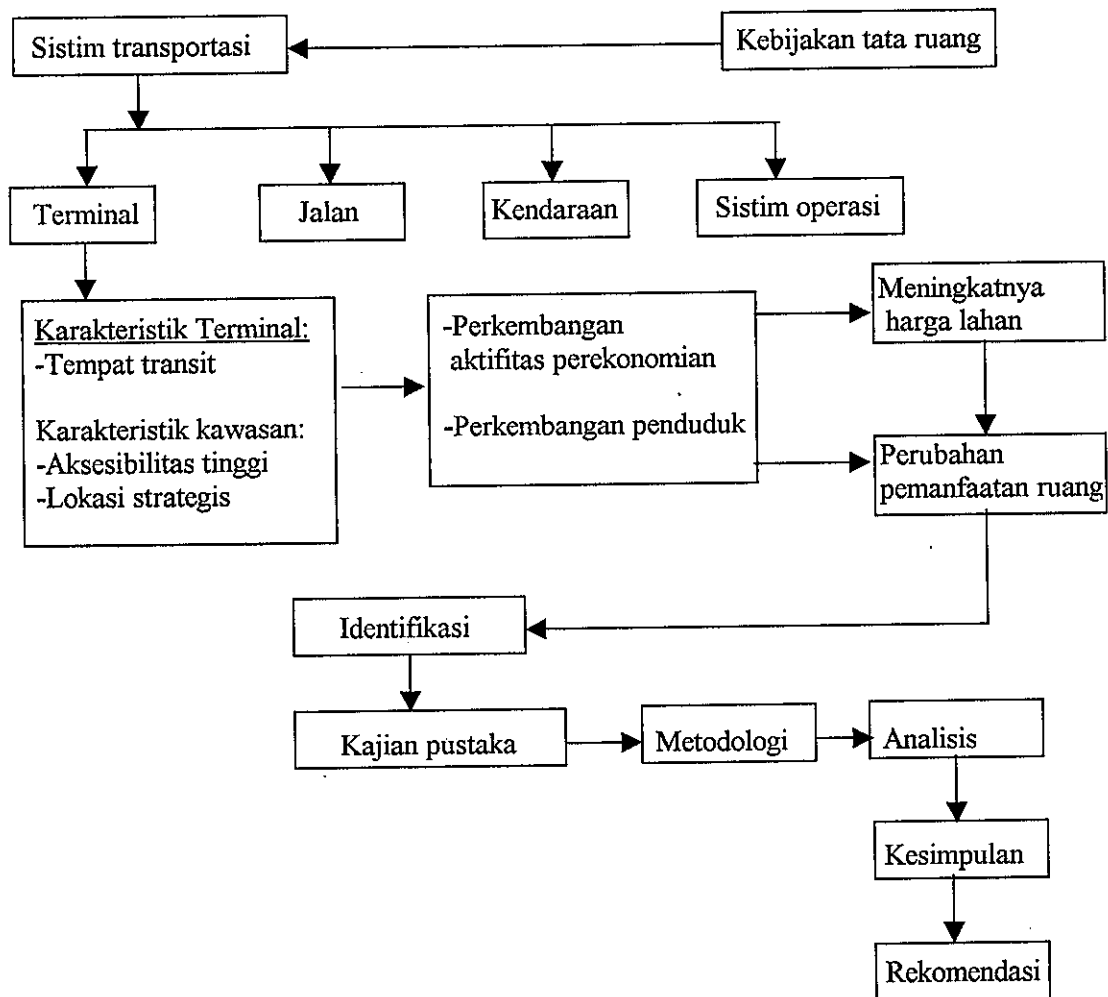


SUMBER :

BAPEDA PROPINSI
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

1.5. Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran diperlihatkan pada Gambar 1.4



GAMBAR 1.4.
KERANGKA PEMIKIRAN

1.6. Metode Penelitian

Dalam metode penelitian ini akan diterangkan mengenai pendekatan studi, metodologi studi, kebutuhan data, teknik pengumpulan data, teknik pengolahan dan penyajian data, teknik pengambilan sampel, rencana kompilasi, deskripsi dan metode penelitian, metode analisis dan sistematika pembahasan.

1.6.1. Pendekatan Studi

Tesis ini menggunakan pendekatan studi yang meliputi pendekatan kuantitatif maupun pendekatan kualitatif. Penjelasan dari pendekatan studi adalah sebagai berikut:

1. Pendekatan Kuantitatif

Pendekatan kuantitatif adalah pendekatan yang dilakukan melalui perhitungan-perhitungan tertentu atau menggunakan unsur-unsur yang bersifat kuantitatif (Singarimbun dan Effendi, 1989). Pada studi ini pendekatan kuantitatif digunakan untuk mengetahui struktur tata ruang wilayah studi dan mengetahui hubungan yang terjadi antara beroperasinya terminal dengan pemanfaatan ruang.

2. Pendekatan Kualitatif

Pendekatan kualitatif ini digunakan untuk menjelaskan atau mengetahui hal-hal yang tidak bisa dijelaskan secara kuantitatif (Singarimbun dan Effendi, 1989). Dalam studi ini pendekatan kualitatif digunakan untuk menjelaskan kondisi di wilayah studi dan mengetahui hubungan yang terjadi antara beroperasinya terminal dengan perubahan pemanfaatan ruang yang tidak bisa dijelaskan secara kuantitatif.

1.6.2. Metodologi Studi

Dalam bab ini akan dijabarkan mengenai data yang dibutuhkan, teknik pengumpulan

data, teknik pengolahan dan penyajian data, teknik pengambilan sampel dan teknik analisis.

1.6.3. Kebutuhan Data

Data merupakan gambaran tentang sesuatu keadaan atau persoalan dalam bentuk matematis maupun simbol-simbol tertentu. Dalam perencanaan data berfungsi sebagai masukan (*input*) yang akan diolah menjadi informasi. Ada dua jenis data, yaitu data primer dan data sekunder.

Data primer merupakan data yang diperoleh melalui survei primer yaitu langsung ke lapangan, baik dengan penyebaran angket/ kuisisioner, wawancara ataupun opservasi lapangan, sedangkan *data sekunder* merupakan data yang diperoleh melalui sumber-sumber yang telah dipublikasikan antara lain majalah, kajian ilmiah, dokumen, Instansi serta literatur yang berkaitan dengan penelitian.

1.6.4. Teknik Pengumpulan Data

Data data yang dibutuhkan yang meliputi data primer dan sekunder dikumpulkan dengan cara sebagai berikut .

A. Teknik Pengumpulan Data Primer:

- Observasi visual, yaitu pengamatan langsung di lapangan untuk menyesuaikan antara informasi langsung yang diperoleh melalui survei sekunder dengan kondisi sesungguhnya dilapangan, serta untuk menambah informasi yang tidak bisa diperoleh melalui survei sekunder.
- Penyebaran kuisisioner, dilakukan untuk mengetahui opini responden, yaitu setiap kepala keluarga yang tinggal diwilayah penelitian.
- Wawancara, yaitu cara untuk mengumpulkan informasi secara langsung. Kegiatan

wawancara ini akan dilakukan dengan format tidak terstruktur pada saat penyebaran angket ataupun saat mencari data di instansi terkait, sehingga dapat memberikan tambahan informasi.

B. Teknik Pengumpulan Data Sekunder

Teknik Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui survei ke beberapa instansi yang kiranya mempunyai hubungan cukup erat dengan studi kasus yang diambil. Instansi yang dituju adalah sebagai berikut:

- Bappeda Propinsi maupun Kota Yogyakarta
- Dinas perhubungan Propinsi maupun Kota Yogyakarta
- Dinas Prasarana wilayah Propinsi maupun Kota Yogyakarta
- YUIMS (Yogyakarta Urban Infrastructure Management Support)
- Biro Pusat Statistik Kota maupun Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Kantor Kecamatan Umbulharjo Kota Yogyakarta.
- Kantor Kelurahan se Kecamatan Umbulharjo Kota Yogyakarta

1.6.5. Teknik Pengolahan dan Penyajian Data

Setelah data yang dibutuhkan terkumpul, maka perlu dilakukan pengolahan data dan disajikan dalam bentuk tertentu agar memudahkan dalam melakukan analisis. Pada studi ini data-data yang telah dikumpulkan diolah dan disajikan dalam bentuk gambar, tabel, peta dan grafik.

1.6.6. Teknik Sampling

Dalam penelitian yang menggunakan metode survei, tidaklah selalu perlu untuk meneliti semua individu dalam populasi, karena lama dan mahal. Agar didapat sampel yang

bisa mewakili seluruh populasi maka perlu dipilah sedemikian rupa sehingga setiap satuan elementer mempunyai kesempatan dan peluang yang sama untuk dipilih.

Dari sekian banyak jumlah populasi yang akan diteliti, maka perlulah diambil sampel dari seluruh individu yang menjadi objek penelitian.(Mardalis, 1995). Adapun tujuan pengambilan sampel adalah untuk memperoleh keterangan mengenai objek penelitian dengan cara mencermati sebagian dari populasi dan mengemukakan dengan sifat-sifat umum dari populasi. Beberapa metode yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah :

A. Sampel Wilayah (*Area Sampling*)

Pembagian wilayah penelitian menggunakan dua cara, cara pertama adalah berdasarkan wilayah administratif yaitu kelurahan, sedang cara kedua adalah dengan membagi wilayah menjadi segmen-segmen penelitian dengan pola tertentu. Alat yang dibutuhkan adalah foto udara. Wilayah penelitian dibagi menjadi 5(lima) segmen-segmen wilayah dengan pola radial, yaitu Segmen I adalah wilayah pusat dimana terletak terminal bus Umbulharjo, lalu segmen II, segmen III dan seterusnya membentuk lingkaran yang makin menjauhi terminal. Adapun diameter lingkaran terdalam adalah 400 meter sampai dengan diameter terluar adalah 2 (dua) kilometer. Setiap segmen wilayah penelitian diambil sampelnya berdasarkan kriteria tertentu (Singarimbun dan effendi, 1989). Pengambilan sampel dengan cara ini untuk mengetahui pengaruh terminal terhadap pertumbuhan wilayah. Untuk lebih jelasnya segmen wilayah penelitian disajikan dalam gambar 1.5. tentang pembagian segmen wilayah penelitian.

b. Sampel Terseleksi (*Cluster sampling*).

Cluster sampling ialah suatu cara pengambilan sampel penelitian dengan terlebih dahulu

membuat suatu daftar kriteria sampel. Dalam penelitian ini kriteria sampel tersebut adalah:

1. Hanya ditujukan bagi penghuni (baik pemilik maupun penyewa) wilayah penelitian, bukan semua orang yang berada maupun yang beraktifitas diwilayah penelitian.
2. Ditujukan kepada kepala keluarga saja.
3. Sampel diambil dan dikelompokkan kedalam masing- masing segmen wilayah penelitian.

1.7. Metode Analisis

Dalam studi ini, metode deskriptif digunakan untuk menggambarkan adanya perubahan yang terjadi akibat adanya pusat pertumbuhan. Perubahan tersebut menggunakan tolok ukur waktu, yaitu saat belum adanya terminal yang dibangun pada tahun 1970, selama beoperasinya terminal sampai dengan tahun 2002 (*time series*). Untuk mempertegas analisa deskriptif kualitatif digunakan superposisi peta.

1.7.1 Metode Deskriptif Kualitatif

Metode deskriptif kualitatif dapat diartikan sebagai prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan / melukiskan keadaan subjek dan atau objek penelitian berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya. Usaha mendiskriptifkan fakta-fakta itu pada tahap permulaan tertuju pada usaha mengemukakan gejala-gejala secara lengkap didalam aspek yang diteliti.

Penelitian kualitatif menghasilkan dan mengolah data yang sifatnya deskriptif seperti transkripsi wawancara, catatan lapangan, gambar, foto dan lain sebagainya.. Sesuai dengan

induknya, pendekatan kualitatif mencoba menterjemahkan pandangan-pandangan dasar interpretif dan fenomenologis.

Usaha mendeskripsikan fakta-fakta itu pada tahap permulaan tertuju pada usaha mengemukakan gejala-gejala secara lengkap didalam aspek yang diselidiki, agar jelas keadaan atau kondisinya. Oleh karena itu pada tahap ini metode kualitatif deskriptif tidak lebih dari pada penelitian yang bersifat penemuan fakta seadanya. Penemuan gejala itu berarti juga tidak sekedar menunjukkan distribusinya, akan tetapi termasuk usaha mengemukakan hubungan satu sama lain didalam aspek-aspek yang diselidiki.

Pada tahap berikutnya metode ini harus diberi bobot yang lebih tinggi, karena sulit dibantah bahwa hasil penelitian yang sekedar mendeskripsikan fakta-fakta tiadakah banyak artinya. Untuk itu penelitian dalam metode ini perlu dikembangkan dengan memberikan penasiran yang cukup terhadap fakta-fakta yang ditemukan. Dengan kata lain metode ini tidak terbatas sampai pada taraf pengumpulan dan penyusunan data, tetapi meliputi juga analisa dan interpretasi tentang arti data tersebut. Oleh karena itu penelitian ini boleh juga diwujudkan sebagai usaha memecahkan masalah dengan membandingkan persamaan dan perbedaan gejala yang ditemukan, mengukur dimensi suatu gejala, mengadakan hubungan antar gejala yang ditemukan dan lain-lain. Dari penjelasan diatas dapat ditarik ciri dari metode ini adalah:

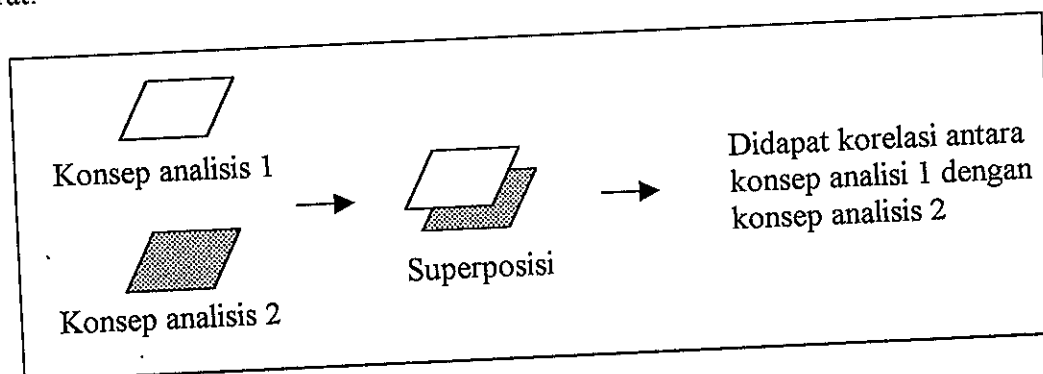
1. Memusatkan perhatian kepada masalah-masalah yang ada pada saat penelitian dilakukan atau masalah-masalah yang akan bersifat aktual
2. Menggambarkan fakta-fakta tentang masalah yang diselidiki sebagaimana adanya, diiringi dengan interpretasi rasional.

Metode ini akan digunakan untuk menganalisis korelasi perubahan pemanfaatan ruang

dengan sistim transportasi dan perkembangan penduduk.

1.7.2. Superposisi Peta (*superimpose*)

Dalam analisis mengenai perubahan ruang akan digunakan metode analisis deskriptif kualitatif, yaitu dengan cara *superimpose* peta. *Superimpose* atau *superposisi* peta adalah penyusunan peta yang satu diatas yang lain sehingga memberikan kemungkinan diperoleh perbandingan visual beberapa elemen analisis secara lebih tepat daripada diletakkan secara sejajar (Branch, 1995). Pada saat beberapa konsep tersebut dikaji satu demi satu dalam posisi yang berdekatan, korelasi antar beberapa konsep tersebut tetap mensyaratkan digunakannya citra menurut pandangan yang berbeda-beda. Korelasi tersebut didapatkan dengan cara *superposisi* beberapa lembaran bening, yang akan memberikan hasil secara langsung, mudah, hasil yang akurat dan perbandingan visual yang lebih rinci. Sebagian besar lapisan-lapisan bening berupa gambar atau dalam bentuk grafis, sehingga secara fisik dapat mengungkapkan hubungan-hubungan secara dwimatra atau trimatra. Dalam penelitian ini akan *disuperposisikan* peta pemanfaatan lahan tahun 1970, 1986 dan 1996. Perkembangan perubahan pemanfaatan Lahan akan nampak lebih jelas sehingga bisa dibuat analisa yang akurat.



Sumber: Branch, 1995

GAMBAR 1.5.
SUPERPOSISI PETA

1.8. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam tesis ini adalah sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan

Dalam bab ini berisi penjelasan tentang latar belakang perlunya dilakukan penelitian ini, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup materi dan wilayah serta metode penelitian yang hendak dipergunakan

Bab II Kajian Terminal Sebagai Pusat Pertumbuhan

Dalam bab ini dijelaskan tentang teori-teori yang terkait dengan konsep pembahasan untuk mengkaji materi studi, yang memperlihatkan hubungan Subjek dengan perubahan pemanfaatan ruang.

Bab III Kajian Wilayah Penelitian

Dalam bab ini diuraikan tentang gambaran umum kawasan Terminal bus Umbulharjo, karakteristik kawasan , interaksi dengan kawasan disekitarnya serta rencana tata ruang kawasan studi.

Bab IV Pembahasan Kawasan Terminal

Dalam bab ini akan dianalisa hasil penelitian dan mencoba mendapatkan hubungan antara fenomena yang satu dengan yang lain

Bab V Penutup

Pada bagian penutup berisi kesimpulan dari hasil analisis dan rekomendasi yang mungkin bisa diberikan.

BAB II

KAJIAN TERMINAL SEBAGAI PUSAT PERTUMBUHAN

2.1. Kajian Umum Pusat Pertumbuhan

Pertumbuhan dan perkembangan suatu kawasan atau daerah selalu diawali oleh adanya pusat pertumbuhan. Intensitas pusat pertumbuhan ini mempengaruhi kecepatan dari pertumbuhan dan perkembangannya. Dalam kasus tertentu, pertumbuhan dan perkembangan suatu daerah mengakibatkan melambatnya pertumbuhan di kawasan atau daerah tetangganya. Pusat pertumbuhan ini bisa berupa pasar, pusat pemerintahan, terminal, pelabuhan, tempat rekreasi dan sebagainya. (Hilling, 1995).

2.1.1. Pengertian pusat pertumbuhan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia yang disusun oleh tim penyusun Balai pustaka, 1988, **pertumbuhan** adalah hal keadaan tumbuh, perkembangan, kenaikan jumlah, menjadikan tumbuh. Sedangkan **pusat** adalah titik yang letaknya ditengah, tempat yang letaknya ditengah, pokok pangkal atau yang menjadi tumpuan. Definisi pusat pertumbuhan adalah sebagai berikut:

- Sebuah pusat pertumbuhan yang menampung pertumbuhan daerah pengaruhnya. (Nichols dalam Gore (1969))
- Adanya pertumbuhan penduduk dan kesempatan kerja dengan tingkat lebih tinggi dari titik pijak perekonomiannya. (Parr dalam Gore (1969))
- Pertumbuhan absolut yang lebih besar dari pertumbuhan total dari daerah. (Parr dalam Gore (1969))
- Pertumbuhan adalah suatu vektor dari kekuatan-kekuatan ekonomi yang terdiri dari

- Pertumbuhan adalah suatu vektor dari kekuatan-kekuatan ekonomi yang terdiri dari kutub-kutub pertumbuhan atau pusat-pusat yang berfungsi memancarkan kekuatan-kekuatan sentrifugal (mendorong) dan sentripetal (menarik).

2.1.2. Pengertian Wilayah, Kawasan dan Perkotaan

1. Pengertian Wilayah

Menurut Hadjisaroso (1974), **wilayah** merupakan sebutan untuk lingkungan permukaan bumi dan mempunyai batasan tertentu, seperti wilayah pantai, pegunungan, daratan dan sebagainya. Sementara itu dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia yang disusun oleh tim penyusun Balai pustaka, 1988 arti wilayah adalah sebutan untuk lingkungan di permukaan bumi, daerah pengaruh. Sedang konsep Glason (1977), Wilayah sebagai metode klasifikasi timbul melalui dua fase yang berbeda, yang mencerminkan kemajuan ekonomi dari pertanian sederhana ke sistim industri yang lebih kompleks. Fase pertama memperlihatkan wilayah formal sedang fase kedua wilayah fungsional.

Richardson(1979), membagi wilayah atas tiga tipe yaitu :

1. Wilayah homogen / formal

- Wilayah dipandang dari segi kesamaan karakteristik, perbedaan internal dan intra regional tidak dianggap sesuatu yang penting.

2. Wilayah fungsional/ nodal (*polrized*)

- Pada konsep wilayah ini keseragaman karakteristik hanya diperhatikan sedikit saja. Keterpaduan merupakan hasil dari aliran internal, hubungan dan ketergantungan terpolarisasi menuju sebuah pusat (*node*) yang dominan. Pada pengertian wilayah disini ruang ekonomi sangatlah heterogen. Penduduk tidak tersebar merata tetapi berkumpul pada lokasi yang spesifik.

3. Wilayah Perencanaan.

- Kesatuan diperoleh melalui kontrol politik dan administrasi. Wilayah perencanaan dipahami sebagai suatu daerah dengan kebijakan ekonomi diterapkan. Dalam tesis ini wilayah diartikan sebagai suatu bentangan geografis yang ragam dinamika masyarakatnya terkait secara langsung maupun tidak langsung oleh keberadaan suatu gaya sentripetal maupun sentrifugal yang secara fisik berupa terminal bus.

2. Pengertian Kawasan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia yang disusun oleh tim penyusun Balai pustaka, 1988, kawasan diartikan sebagai suatu daerah tertentu yang antara bagian-bagiannya terdapat hubungan tertentu. Definisi kawasan ini bisa diartikan sebagai suatu wilayah dengan bagian-bagian tertentu mempunyai hubungan yang spesifik atau mempunyai kesamaan karakteristik (Richardson, 1979)

Dalam tesis ini kawasan diartikan sebagai suatu daerah atau wilayah dengan karakteristik yang khas yang diakibatkan atau yang dipengaruhi oleh besaran masa yang disebut terminal.

3. Pengertian Perkotaan

Definisi perkotaan menurut Northam (1979) adalah suatu tempat dengan:

- Kepadatan penduduknya lebih tinggi dari pada kondisi umumnya.
- Pencaharian utama penduduknya bukan merupakan aktifitas ekonomi primer/pertanian
- Tempatnya merupakan pusat daripada budaya, administratif atau pusat kegiatan ekonomi wilayah sekitarnya.

Dalam tesis ini makna perkotaan adalah :

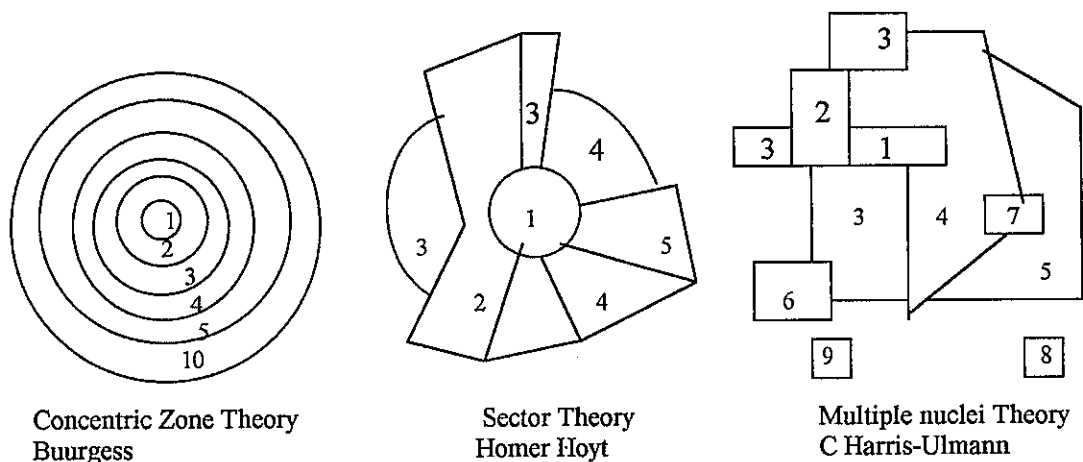
- Daerah yang mempunyai ruang lingkup terbatas secara fungsional, dengan garis batas yang tidak tegas karena merupakan suatu gradasi, tidak tergantung dengan batas wilayah administrasi,
- Penampakan yang menonjol adalah adanya hunian yang lebih padat dari daerah sekitarnya,
- Mata pencaharian penghuninya sangat heterogen, Aktivitas ekonomi yang menonjol adalah dibidang jasa pelayanan baik formal maupun informal, juga usaha perdagangan.

2.1.3. Model Tata Ruang

Dilihat dari struktur perkotaan, terdapat tiga model klasik tata ruang yaitu (Daldjoni, 1998: 186):

1. Teori jalur terpusat (jalur konsentrasi) oleh Burgess, menempatkan CBD ditengah wilayah kota dan secara berturut-turut CBD akan dikelilingi oleh perdagangan grosir, industri ringan, perumahan kelas rendah, perumahan kelas menengah, perumahan kelas tinggi, industri berat, kawasan komuter. Jadi model ini menganut paham bahwa setiap jenis lingkaran mempunyai penggunaan lahan yang sama. Untuk lebih jelasnya perhatikan gambar 2.1. tentang model tata ruang kota.
2. Teori sektor, diperkenalkan oleh Hoyt yang pada dasarnya mengatakan bahwa suatu penggunaan lahan dimulai dari CBD dan selanjutnya akan terus berkembang kearah luar kota dengan penggunaan yang sama. Artinya tidak terbentuk kumpulan lingkaran melainkan satu lingkaran yang dipotong potong sebagai penggunaan sektor tertentu. Untuk lebih jelasnya perhatikan gambar 2.1. tentang model tata ruang kota.

3. Teori pusat lipat ganda (*multiple nuclei concept*), dikemukakan oleh Harris dan Ullman yang menyatakan bahwa penggunaan tanah pada kota tidak berorientasi pada satu pusat saja, melainkan beberapa pusat dan CBD tidak selamanya harus berada ditengah kota. Untuk lebih jelasnya perhatikan gambar 2.1. tentang model tata ruang kota.



Keterangan:

- | | |
|-----------------------|--------------------------------------|
| 1. Daerah perdagangan | 6. Industri dipinggir kota |
| 2. Industri ringan | 7. Daerah perdagangan dipinggir kota |
| 3. Rumah rumah kecil | 8. Hunian pinggiran |
| 4. Rumah-rumah sedang | 9. Industri diluar kota |
| 5. Rumah-rumah mewah | 10. Kawasan komuter |

GAMBAR 2.1.
MODEL TATA RUANG

2.1.4. Pemanfaatan Ruang

Pengertian ruang disini adalah ruang dalam dua atau tiga dimensi, lebih ditujukan kepada pemanfaatan tanah dalam arti lahan (*land*), bukan dalam arti besaran masa (*soil*). Penilaian atas harga tanah dipengaruhi oleh aksesibilitas dan nilai strategi dari tanah tersebut, sedang pemanfaatan ruang atau tanah ditentukan oleh penilaian yang bertumpu pada nilai ekonomis tanah tersebut dan kemampuan untuk menjangkaunya. (Reksohadiprodjo, 1997:19)

Menurut Russwun dalam Yunus (2000:131) terdapat tujuh faktor utama yang berpengaruh terhadap perubahan pemanfaatan ruang yaitu:

- **Pertumbuhan penduduk (*population growth*)**

Pertambahan jumlah penduduk berpengaruh terhadap perubahan lahan berkenaan dengan kebutuhan akan lahan untuk tinggal dan berusaha memiliki besaran minimum dalam kelayakan penggunaannya maupun tingkat kenyamanannya.

- **Kompetisi dalam memperoleh lahan (*competetion of land*)**

Kenyataan bahwa tanah adalah juga objek kepemilikan yang memiliki nilai ekonomi, maka terbentuk kelas-kelas dalam penilaian terhadap tanah, yang mengakibatkan hanya yang kuat yang mampu mendapatkan tanah-tanah dengan lokasi terbaik, sedang yang tidak mampu akan terpinggirkan, berhimpitan, bahkan dengan terpaksa harus menempati tanah yang bukan menjadi haknya. Semakin banyak orang dengan kemampuan rendah, akan semakin besar pula kemungkinan tumbuhnya kawasan kumuh dan penuh sesak. Inilah problem utama kota-kota besar di negara didunia ketiga.

- **Hak kepemilikan tanah (*property rights*)**

Di Indonesia dikenal adanya hak penggunaan tanah, antara lain hak kepemilikan tanah, hak guna tanah, sewa, ngindung, magersari dan sebagainya. Adanya keragaman ini, juga berkaitan dalam kebutuhan akan tempat tinggal dan atau berusaha, membuat penggunaan tanah akan berubah secara dinamis.

- **Perkembangan teknologi (*technologycal development*)**

Pengaruh dari teknologi Planning, engineering, informatika dan lain sebagainya membuat paradigma baru. Sebagai contoh adalah bahwa kemampuan menjangkau jarak menjadi relatif, yaitu terhadap jarak absolut, waktu tempuh, bahkan biaya yang harus dikeluarkan. Adanya penghematan penggunaan per square meter tanah dengan bangunan

bertingkat banyak adalah berkat teknologi.

- **Lingkungan fisik (*physical environment*)**

Lingkungan fisik terkait erat dengan kemampuan dan kenyamanan tinggal bagi penghuninya. Pada daerah dengan lingkungan fisik yang jauh dari standar kenyamanan dan keamanan (*slump area/ kumuh*) akan terlihat bahwa penghuninya adalah orang-orang dengan kemampuan ekonomi yang sangat terbatas, memiliki tingkat angka kejahatan yang tinggi. Hal ini disebabkan tidak mampunya menjangkau dan memperbaiki lingkungan mereka.

- **Aktifitas pengembang (*developer activity*)**

Aktifitas pengembang ini besar pengaruhnya, karena mampu menambah bahkan merubah kelas tanah yang dikembangkannya dengan membangun sarana maupun prasarana yang diperlukan, bahkan mampu menjual image dengan brand yang menawan. Pengembang melakukan hal ini atas dasar komersial, agar lahan yang dikontrolnya memiliki daya jual yang menguntungkan.

- **Kontrol (*planning control*)**

Kontrol ini sebenarnya hampir sama dengan kegiatan pengembang. Perbedaannya adalah tujuan dari kontrol tersebut yang lebih menekankan kelayakan dinamika suatu kawasan dan sinerginya dengan kawasan lain. Pelaku kontrol adalah pemerintah dengan aparat yuridisnya. Adanya kontrol yang baik akan membuat kawasan dan kotanya berkembang sesuai dengan perencanaan.

2.1.5. Teori Pusat Pertumbuhan

Teori tentang pusat pertumbuhan berbeda-beda tergantung dari sudut pandang masing-masing pakar bidang keilmuan. Para ahli Geografi lebih melihat pusat pertumbuhan sebagai suatu ruang yang berdimensi spasial, sementara ekonom akan

memandang pusat pertumbuhan sebagai interaksi antar pusat kegiatan. Berikut akan dijelaskan beberapa teori tersebut, yaitu teori kutub pertumbuhan oleh Perroux, teori kutub pertumbuhan yang teralokasikan oleh Boudeville, teori polarisasi dan perembesan kebawah oleh Hirschman dan teori pusat daerah peri-peri oleh Friedmann.

A. Teori Kutub Pertumbuhan Perroux.

Perroux (1955) adalah seorang ekonom Perancis yang memperkenalkan istilah kutub pertumbuhan dengan *growth pole* atau *pole de croissance*. Istilah tersebut lahir lebih karena perhatiannya pada interaksi sektor industri.

Pengertian kutub pertumbuhan menurut Perroux adalah suatu vektor dari kekuatan-kekuatan ekonomi yang terdiri dari kutub-kutub pertumbuhan atau pusat-pusat yang berfungsi memancarkan kekuatan-kekuatan sentrifugal dan sentripetal (Darwent, 1969). Pengertian ini memberikan makna bahwa kutub pertumbuhan akan berperan memacu dengan menarik dan mendorong perkembangan ekonomiwilayah pengaruhnya.

Perroux menyatakan bahwa pertumbuhan tidak terjadi di sembarang tempat dan juga tidak serempak. Pertumbuhan itu terjadi pada kutub-kutub perkembangan dengan intensitas yang berbeda. Pertumbuhan tersebut menyebar disepanjang saluran yang beraneka ragam dengan akibat yang beraneka ragam pula terhadap keseluruhan perekonomian (Glason, 1977)

Konsep dasar Perroux adalah perlu adanya suatu sektor yang mendominasi sektor lainnya agar pembangunan ekonomi lebih cepat tumbuh, karena sektor ini menjadi sektor unggulan perekonomian wilayah yang akan memacu kemajuan dengan sektor lainnya. Konsep ini disebut Perroux sebagai *dominantion effect* (dampak dominasi). Dampak dominasi ini akan dijalankan oleh suatu unit yang disebut unit propulsif. Unit propulsif merupakan suatu unit ekonomi dominan yang pada saat berkembangnya akan memacu unit ekonomi lainnya. Unit propulsif tersebut dapat berupa perusahaan, sekelompok perusahaan

yang sejenis atau lain jenis (Gore,1984). Konsep domination effect ini kemudian lebih dikenal dengan konsep leading industri dan perusahaan propulsif.

Teori kutub pertumbuhan Perroux juga mengenalkan adanya efek polarisasi dan spread effect. Efek polarisasi dapat dijelaskan dengan pertumbuhan yang cepat dari leading industri mendorong polarisasi dari unit-unit ekonomi lainnya kedalam kutub pertumbuhan. Polarisasi ini akan menyebabkan mengalirnya sumber daya ke perusahaan-perusahaan propulsif tersebut di kutub pertumbuhan. Bahkan menurut Perroux kendatipun perusahaan tersebut sudah tidak ada dilokasi, namun lokasi tersebut akan tetap berkembang karena adanya keuntungan aglomerasi (Glasson,1977: 1973). Spread effect terjadi karena pada waktunya kualitas propulsif dinamik dari kutub pertumbuhan akan memancar keluar dan memasuki ruang sekitarnya dalam hal ini dari kutub pertumbuhan tersebut menuju daerah belakangnya.

Bertitik-tolak dari konsep growth pole dari Perroux ini dan juga adanya dimensi ruang pada kutub pertumbuhan menghasilkan istilah growth point (titik pertumbuhan, Growth center (pusat pertumbuhan, development pole (kutub pengembangan), growth zone (zone pertumbuhan) dan growth area (daerah pertumbuhan). Pada prinsipnya istilah-istilah tersebut memiliki maksud yang sama (Glasson,1977)

B. Teori Kutub Pertumbuhan yang Teralokasikan Boudeville

Konsep yang dikemukakan Boudeville mengikuti pendapat Perroux, ia mendefinisikan kutub pertumbuhan wilayah sebagai perangkat industri-industri sedang berkembang yang berlokasi di suatu daerah perkotaan dan mendorong perkembangan lebih lanjut perkembangan ekonomi melalui wilayah pengaruhnya.. Dikarenakan daya tariknya, konsep ini telah digunakan tidak hanya untuk memahami struktur regional saja, tetapi juga suatu metode untuk memprediksikan perubahan-perubahan struktur tersebut dan

merumuskan pemecahan bagi persoalan-persoalan regional tertentu (Glasson, 1977).

Adanya kegiatan pada pusat-pusat tertentu akan menjadikan pusat-pusat tersebut berkembang, baik produksi barang dan jasa maupun jumlah dan jenis kegiatan serta volume perdagangan. Dengan perkembangan ini hirarkhi suatu pusat dapat terbentuk atau bahkan akan semakin menguatkan hirarkhi pusat yang dapat terbentuk, yang akhirnya memperluas skala pelayanan terhadap pusat-pusat yang lebih rendah ordenya.

Dengan terbentuknya hirarkhi pusat-pusat atau tempat-tempat sentral, akan mengakibatkan dominasi pusat-pusat yang lebih besar dan mengutubnya arus gejala ekonomi yang mencerminkan ciri-ciri wilayah nodal yang terbentuk yang berarti semakin tinggi tingkat pertumbuhannya, demikian pula tingkat perkembangan ekonomi dan sosialnya. Pada akhirnya akan memunculkan dominasi atau pengelompokan pada pusat-pusat semakin besar.

C. Teori Polarisasi dan Penetasan Kebawah

Hirschman (1958) menyatakan bahwa strategi pembangunan seharusnya dikonsentrasikan pada sektor-sektor yang relatif sedikit daripada banyak sektor yang tersebar. Sektor yang dipilih atau menjadi sektor kunci adalah sektor yang mempunyai kaitan kedepan (*forward linkage*) dan kaitan kebelakang (*backward linkage*) yang kuat. Pertumbuhan disektor tersebut akan mendorong pertumbuhan sektor lain sehingga sektor tersebut akan menjadi sektor leading bagi sektor lainnya. Keuntungan dari pendekatan ini adalah bahwa disetiap pengembangan aktifitas akan diikuti oleh pengembangan fasilitas lainnya. (Hansen dalam Sthor, 1981:16).

Konsep Hirschman hampir sama dengan konsep Myrdal, Hirschman mengembangkan konsep *polarization* dan *trickel down effect* yang pengertiannya hampir sama dengan *backwash effect* dan *spread effect* yang dikembangkan oleh Myrdal (Glasson,

1977 :181). Perbedaannya adalah dalam cara pandang setiap teori dalam memandang dampak pembangunan dalam suatu pusat pertumbuhan terhadap wilayah dibelakangnya pada masa-masa sesudahnya. Teori Hyrschman lebih optimis dalam memandang dampaknya dimasa depan daripada teori Myrdal.

Menurut Hyrscman hubungan antar pusat pertumbuhan dengan daerah belakangnya tergantung pada keseimbangan antara dampak positif dengan negatif bagi daerah belakang. Jika komplementaritas kuat akan terjadi proses penyebaran pembangunan kearah belakang dan sebaliknya bila komplementaritas lemah akan terjadi proses polarisasi. Dampak yang paling penting dari peneteskan kebawah dari pusat pertumbuhan menuju daerah belakangnya adalah meningkatnya proses pembelian dan investasi dibelakangnya oleh adanya kutub pertumbuhan, juga nantinya akan meningkatkan meningkatkan produksi tenaga kerja dan pendapatan perkapita dengan terserapnya pengangguran tersembunyi didaerah belakang. Dampak polarisasi adalah dampak yang menyebabkan sumber daya didaerah belakang terserap oleh daerah pusat pertumbuhan dan hal ini akan menghambat kemajuan didaerah belakang (Hansen dalam Sthor, 1981:17)

D. Teori Interaksi Inti Daerah Peri-peri

Teori ini dikembangkan oleh Friedmann (1967) yang merupakan ahli perencanaan yang pertama kali membahas interaksi pusat dengan daerah peri-peri secara sistematis dan comprehensive. Ia menekankan perlunya inovasi di Core (inti) sehingga meningkatkan fungsinya dalam menyebarkan kemajuan dari core menuju pinggiran. (Hansen dalam Sthor, 1981:19).

Pengertian core disini tidak jauh beda dengan kutub atau pusat dalam suatu wilayah. Wilayah inti menurut Friedman adalah pusat-pusat utama dari wilayah lainnya dan merupakan pusat dari wilayah pinggiran. Wilayah ini mendominasi wilayah pinggiran

sehingga wilayah peri-peri akan tergantung pada wilayah inti tersebut. (Hansen dalam Sthor, 1981:20)

Wilayah inti berada dalam suatu kerangka hirarkhi keruangan. Sistim keruangan ini ada jika sebuah inti mendominasi wilayah lainnya. Untuk mengurangi dominasi inti menurut Friedman dapat dilakukan dengan mempercepat spread effect atau mengurangi ketergantungan wilayah peri-peri dengan wilayah ini (Hansen dalam Sthor, 1981:20)

2.2. Karakteristik Pusat Pertumbuhan

Karakteristik pusat pertumbuhan adalah penampakan yang menonjol dibandingkan dengan daerah disekitarnya ditinjau dari beberapa sudut pandang:

- Mempunyai gaya sentripetal berupa satu atau beberapa macam kegiatan
- Mempunyai gaya sentrifugal yang berfungsi sebagai spread (menyebarkan) kegiatan baru
- Tumbuhnya kegiatan lebih lanjut sebagai dampak dari kegiatan utamanya.
- Terjadi pergeseran dalam pola penggunaan lahan, berasal dari lahan tak terbangun dan atau hunian menjadi lahan untuk kegiatan komersial, terutama ditempat-tempat strategis
- Menampung pertumbuhan daerah sekitarnya.
- Jumlah dan pertumbuhan penduduk absolut yang lebih besar dari pertumbuhan total daerah yang dipengaruhi.

2.3. Kajian Umum Terminal

Terminal pada hakekatnya diciptakan sebagai pemenuhan salah satu komponen dari sistim transportasi. Pengertian terminal disini adalah terminal dari fungsinya sebagai komponen sistim transportasi dan terminal sebagai suatu gaya sentripetal yang menarik kegiatan yang diakibatkan oleh tersedianya kemudahan akan aksesibilitas dan juga sarana

maupun prasarana yang disediakan oleh adanya kegiatan Terminal. Dalam bab ini akan dibahas kedua hal tersebut diatas.

2.3.1. Sistim Transportasi

Dalam membahas mengenai terminal, perlu diketahui dahulu bahwa terminal adalah bagian integral dari suatu sistim yang dikenal dengan nama sistim transportasi, yang menjadi jembatan penghubung dari semua elemen transportasi. Pemahaman akan sistim transportasi ini akan membantu meningkatkan pelayanan terhadap transportasi yang mendukung pusat pertumbuhan bisa berkembang secara terkendali dan terencana.

Pengertian sistim dan transportasi adalah sebagai berikut. Sistim adalah suatu kesatuan secara integral, suatu unit utuh, suatu integritas yang bersifat komprehensif yang terdiri dari elemen, unsur atau komponen yang saling mendukung dan bekerja sama. Sedangkan transportasi adalah suatu tindakan, proses atau hal mentransportasikan atau sedang ditransportasikan. (Morlok, 1978). Fungsi dari sistim transportasi ialah untuk dapat memindahkan suatu benda dari satu titik ketitik yang lain. (Morlok, 1978).

Dari pengertian ini maka transportasi mempunyai beberapa dimensi seperti lokasi (asal dan tujuan), alat (teknologi) dan kepentingan tertentu seperti ekonomi, sosial dan sebagainya.

2.3.2. Pengertian Dasar Sistim Transportasi Kota

Sistim transportasi kota dapat diartikan sebagai suatu kesatuan daripada elemen-elemen, komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan transportasi yang melayani wilayah perkotaan.

Komponen transportasi menurut Morlok adalah:

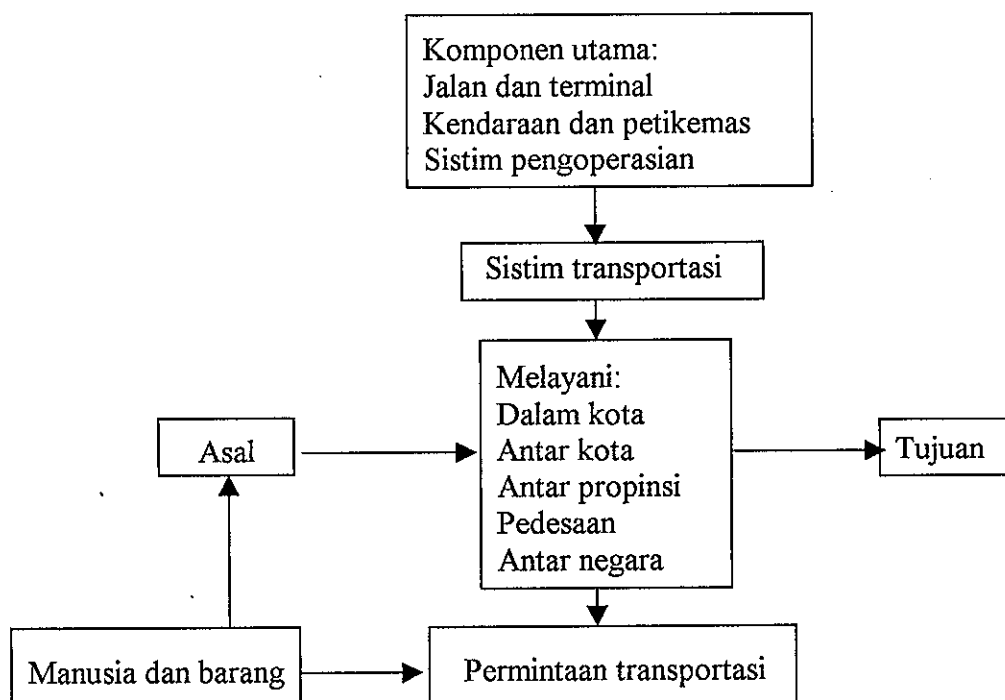
- Alat angkut : Petikemas dan kendaraan
- Ruang untuk pergerakan : Ruas dan persimpangan jalan

- Ruang untuk pergantian moda : Terminal
- Sistem pengelolaan : Rencana operasi

Sedang menurut Menhein komponen utama transportasi (Miro, 1975 :5):

1. Jalan dan terminal
2. Kendaraan
3. Sistem pengelolaan

Dimana ketiganya saling terkait dalam memenuhi permintaan akan transportasi yang berasal dari manusia dan barang. Dengan telah diketahuinya komponen utama dari transportasi baik menurut Morlok maupun Marheim, maka batasan sistem transportasi kota secara umum adalah gabungan elemen-elemen jalan dan terminal, kendaraan dan sistem pengoperasian yang saling terkait dan bekerja sama dalam mengantisipasi permintaan dari manusia dan barang yang melayani wilayah perkotaan. Definisi tersebut dapat diterangkan dengan bagan alir gambar 2.2.



Sumber : Fidel Miro, 1977

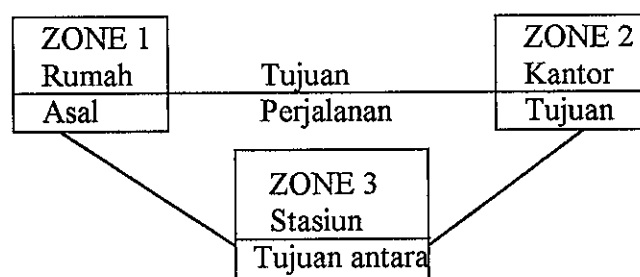
GAMBAR 2.2.
BAGAN ALIR SISTIM TRANSPORTASI

Dapat disimpulkan berdasar pendapat Menhein maupun Morlok bahwa sistim transportasi adalah gabungan elemen-elemen dari jalan, terminal, kendaraan dan sistim pengoperasian yang saling kait mengkait dan bekerja sama dalam memenuhi permintaan pemindahan barang maupun manusia.

2.3.3. Definisi dan Fungsi Terminal

Terminal didefinisikan sebagai tempat pergantian moda angkutan dalam pelayanan pengangkutan barang maupun manusia, sedangkan fungsi utama terminal adalah untuk menyediakan fasilitas keluar masuk dari obyek-obyek yang akan diangkut, baik penumpang maupun barang (Morlok, 1978).

Perjalanan yang dibangkitkan oleh suatu zone tidaklah selalu menjadi tujuan akhir dari dalam pergerakan. Perjalanan ini mungkin harus melalui tujuan antara yang dapat diartikan sebagai kebutuhan semu (Warpani, 1990). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 2.3.



Sumber, Warpani, 1990

GAMBA 2.3
KEBUTUHAN SEMU PERJALANAN

Terlihat bahwa tujuan utama adalah dari zone 1 ke zone 2, sedangkan perjalanan ke zone 3 adalah kebutuhan untuk mengganti kendaraan.

2.3.4. Jenis Terminal

Terminal di kelompokkan dalam beberapa jenis, dengan mengacu kepada wahana jalan yang digunakan yaitu udara, air, tanah (jalan raya dan jalan baja). Wahana jalan yang spesifik ini diperuntukkan bagi kendaraan yang spesifik pula.

Untuk memudahkan pergerakan barang maupun penumpang dalam mencapai tujuan, dikarenakan kebutuhan akan pergantian moda maka di banyak negara maju sudah diterapkan terminal terpadu yang menghubungkan antar kendaraan dengan wahana yang berbeda. Beberapa daerah di Indonesia dalam dasawarsa terakhir ini baru diadakan studi penelitian yang dilakukan oleh pemerintah daerah yang bekerja sama dengan badan-badan yang ahli dibidang ini.

Agar lebih jelas beberapa jenis terminal disajikan dalam tabel 2.1. sebagai berikut.

Tabel 2.1.
JENIS TERMINAL

Moda transportasi Utama	Fasilitas	Fungsi utama
Udara	Bandar udara Hanggar Heliport	Akses darat dan hubungan di udara Reparasi dan perawatan Bandar udara untuk helikopter
Tanah/ jalan raya Mobil dan kendaraan Jalan lain Bus	Garasi Stasiun bus Halte bus	Penyimpanan kendaraan Bus antar kota dan hubungan moda akses Hubungan dengan akses berjalan kaki
Tanah/ jalan baja Kereta api Air	Stasiun kereta Pelabuhan laut Dok/ dermaga	Akses lokal dan hubungan rel Akses darat, hubungan kapal Fasilitas bongkar muat.

Sumber: Morlok, 1978

2.3.5. Klasifikasi Terminal

Klasifikasi terminal pada dasarnya dapat dilihat dari dua sudut pandang (surat keputusan bersama Tiga Menteri, 1981)

1. Klasifikasi berdasarkan peranannya dapat dikelompokkan kedalam dua kelompok yaitu:
 - a. Terminal primer adalah terminal yang berfungsi melayani arus angkutan primer dalam skala regional.
 - b. Terminal sekunder yaitu terminal yang berfungsi melayani arus angkutan sekunder dalam skala lokal/kota.
2. Klasifikasi berdasarkan fungsinya dibedakan menjadi:
 - a. Terminal utama, yaitu terminal yang berfungsi melayani arus penumpang jarak jauh (regional) dengan folume tinggi. Terminal ini berkapasitas 50 sampai dengan 100 kendaraan perjam dengan luas kebutuhan ruang ideal sebesar 10 Ha.
 - b. Terminal Madya (menengah) yaitu terminal yang berfungsi melayani arus penumpang jarak sedang dengan volume sedang. Biasa menampung 25 - 50 kendaraan perjam dengan luas kebutuhan ruang kurang lebih 5 Ha.
 - c. Terminal cabang yaitu terminal yang berfungsi melayani angkutan penumpang jarak pendek dengan volume kecil. Terminal ini menampung kurang dari 25 kendaraan perjam dengan luas kebutuhan 2,5 Ha.
 - d. Terminal khusus yaitu terminal yang khusus melayani arus angkutan tertentu, seperti depot minyak dll.

Berdasarkan Undang-undang no 14 th 1992 tentang lalulintas dan angkutan jalan, terminal dapat dibagi menjadi terminal penumpang dan terminal barang. Pengertian masing-masing adalah sebagai berikut:

1. Terminal penumpang yaitu merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

Klasifikasi terminal penumpang adalah sebagai berikut:

1. Terminal penumpang tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi, dan atau angkutan lintas batas negara, angkutan kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
 2. Terminal penumpang tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan atau angkutan pedesaan.
 3. Terminal penumpang tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan kota atau angkutan pedesaan.
2. Terminal barang yaitu terminal yang diperuntukkan untuk keperluan bongkar-muat barang serta perpindahan antar moda transportasi.

Dari uraian tersebut diatas terlihat skala pelayanan yang dimiliki oleh terminal. Hierarki yang dimiliki oleh terminal tersebut juga bisa dihubungkan dengan hierarki jalan mengingat terminal juga termasuk infrastruktur dari angkutan jalan raya. (Morlok, 1978).

2.3.6. Lokasi Terminal

Lokasi terminal bus harus dapat memenuhi beberapa ketentuan yaitu mempunyai akses ke dalam jaringan jalan lintas cepat, terkait didalam sistim transit lokal, keterpusatan terhadap lokasi penumpang potensial, ketersediaan akan lahan parkir (Creighton, 1976 :585). Sedang menurut Vuchic, (1981) Terminal bus haruslah terletak pada lokasi yang dapat dicapai secara cepat dari jalan arteri atau jalan utama kota. Hal tersebut disebabkan alat angkutan antar kota harus dapat mencapai terminal bus secara langsung dengan aman, cepat dan murah.

Kriteria lokasi terminal berdasarkan surat keputusan bersama tiga menteri 1981 adalah :

1. Terminal primer harus dapat menjamin ketepatan arus penumpang, dalam hal ini lokasi terminal harus dapat memenuhi persyaratan :
 - Sebagai tempat pemindahan yang menyangkut turun naiknya penumpang.
 - Sebagai pertukaran jenis angkutan
 - Sebagai sarana pengendali, pengawas dan pengatur arus kendaraan umum yang baik.
2. Dari segi tata ruang kota maka lokasi terminal harus sesuai dengan tata ruang pengembangan kota.
3. Lokasi terminal hendaknya dapat menjamin penggunaan dan operasi kegiatan terminal yang efisien dan efektif.
4. Lokasi terminal primer hendaknya tidak mengganggu lingkungan hidup yang berada disekitarnya.
5. Lokasi terminal hendaknya tidak mengakibatkan timbulnya gangguan pada kelancaran arus lalu-lintas maupun keamanan didalam kota.

2.4. Karakteristik Terminal

Karakteristik terminal disini diterjemahkan kedalam dua hal, yang pertama adalah karakteristik terminal sebagai bagian dari sistim transportasi dan yang kedua adalah karakteristik kawasan terminal yang lebih mendefinisikan karakteristik kawasan dalam keterkaitannya dengan pertumbuhan dan perkembangan kawasan terminal.

2.4.1. Karakteristik terminal sebagai bagian dari sistim transportasi:

Fungsi utama terminal sebagai tempat pergantian moda, menunjukkan adanya mobilitas komponen penggunaanya. Sehingga karakteristik terminal pada hakekatnya adalah

karakteristik penggunaannya. (Morlok 1978, Hilling 1996) . Hal ini memberi arti bahwa disamping karakteristik terminal dalam fungsi utamanya sebagai bagian dari sistem transportasi, juga karakteristik terminal dalam fungsinya sebagai pusat pertumbuhan.

Komponen utama terminal adalah :

- Pengelola terminal

Kegiatan menyusun jadwal penumpang / barang adalah kegiatan yang dilakukan oleh pengelola terminal

- Penumpang / barang

Aktifitas penumpang maupun barang dalam mendapatkan pelayanan.

- Kendaraan

Aktifitas kendaraan untuk melayani penumpang maupun barang.

Adanya aktifitas ketiga komponen ini menarik aktifitas lain yang terkait dengan adanya tujuan keberhasilan dari masing-masing aktifitas dan pada gilirannya aktifitas ini juga akan menjadi sentripetal bagi aktifitas yang lain, atau bisa dikatakan bahwa aktifitas komponen utama terminal menjadi inti bagi pertumbuhan aktifitas kawasan terminal. Bagaimanapun segala aktifitas ini memerlukan besaran spatial untuk melaksanakan kegiatannya. Adanya keterbatasan ruang pada inti mengakibatkan terjadinya perkembangan untuk memenuhi kebutuhan ruang bagi aktifitas-aktifitas tersebut.

2.4.2. Karakteristik kawasan terminal.

Karakteristik di kawasan terminal dimulai dengan adanya tiga unsur utama yaitu kendaraan, penumpang/ barang dan pengelola terminal yang menumbuhkan atau membangkitkan kegiatan lain. Penjelasan dari ketiga hal tersebut adalah sebagai berikut.

1. Kendaraan,

Aktifitas kendaraan di terminal dalam melayani penumpang maupun barang, mulai dari kesiapan fisik sampai dengan menunggu jam keberangkatan. Aktifitas kendaraan ini membutuhkan layanan parkir, servis ringan kendaraan, tempat istirahat, akomodasi, konsumsi dan komunikasi bagi crew bus. Hal ini sebagai bangkitan untuk menumbuhkan jasa penyediaan kebutuhan tersebut yang berupa warung makan, kelontong, wartel dan sebagainya. Bila bangkitan ini tidak diantisipasi oleh pemerintah sebagai pengelola, maka akan tumbuh jasa informal yang akan menyediakannya.

Aktifitas kendaraan dikawasan terminal ada beberapa hal yaitu:

- aktifitas kendaraan

Dalam memenuhi aktifitasnya, kendaraan ini memerlukan :

Awak kendaraan, garasi, bengkel, penyediaan suku cadang, bahan bakar dan jalan untuk operasional yang sesuai dengan kelasnya. Bangkitan ini menumbuhkan aktifitas perekonomian yang berupa Toko penyediaan suku cadang, bahan bakar, bengkel, warung makan, kelontong, penginapan, pemukiman.

- Aktifitas manajerial kendaraan.

Manajerial kendaraan ini memerlukan kantor, kantor agen, karyawan.

2. Penumpang/ barang

Mobilitas penumpang/ barang didalam terminal yang sangat tinggi dalam memenuhi keberhasilan tujuannya memerlukan sarana maupun prasarana yang disediakan didalam terminal. Pengelolaan yang baik akan menghasilkan nilai kenyamanan yang tinggi dan akan meningkatkan kapasitas terminal, karena mobilitas pengguna maupun sarana menjadi lebih cepat dan lebih tinggi.

Penumpang dan barang ini memerlukan fasilitas ruang kedatangan, ruang tunggu, ruang pemberangkatan dan ruang untuk meninggalkan terminal (yang dilengkapi dengan fasilitas umum) yang terencana agar tidak terjadi penumpukan di satu bagian saja. Hal ini sebagai bangkitan untuk menumbuhkan jasa penyediaan kebutuhan tersebut yang berupa warung makan, kelontong, jasa komunikasi.

Penumpang/barang memerlukan jasa angkutan lokal, penginapan, penitipan kendaraan inap untuk proses pergantian moda. Hal ini menjadi bangkitan pertumbuhan dan perkembangan penyediaan jasa penyediaan kebutuhan tersebut.

3. Pengelola Terminal

Aktifitas pengelola didalam terminal pada intinya adalah menyelenggarakan dan mengelola terminal agar berfungsi secara optimal. Menempati ruang yang tidak seberapa luas tetapi mempengaruhi seluruh aktifitas terminal.

Pengelola memerlukan kantor untuk pengelolaan, pengawasan, kontrol, komunikasi maupun pengamanan.

2.5. Terminal Sebagai Pusat Pertumbuhan

Karakteristik terminal memperlihatkan dengan jelas sebagai aplikasi dari pertumbuhan karena:

- Menumbuhkan kegiatan lebih lanjut sebagai akibat dari pengaruh kegiatan utamanya.

Sesuai dengan teori Hirschmann, Myrdall dan Friedmann, bahwa adanya inti pertumbuhan akan menumbuhkan kegiatan baru. Kegiatan baru tersebut adalah kegiatan yang bersimbiosis secara mutualisme walau dampaknya sering merugikan terhadap lingkungan. Aplikasi dari pertumbuhan tersebut adalah:

- Tumbuhnya aktifitas ekonomi yang antara lain tempat penitipan kendaraan, Garasi bus, toko makanan, toko kelontong, toko suku cadang kendaraan, stasiun bahan bakar dan lain-lain.
- Tumbuhnya jasa angkutan umum baik reguler maupun non reguler yang antara lain perusahaan angkutan, perusahaan taxi, becak, dan lain sebagainya.
- Membuat terjadinya pertumbuhan jumlah penduduk yang lebih tinggi dari pertumbuhan total daerah yang dipengaruhi.
- Membuat terjadinya perubahan penggunaan ruang.

Walaupun fungsi utama terminal adalah *bukan sebagai pusat pertumbuhan*, tetapi bila diamati dengan seksama maka tampak bahwa terminal adalah juga sebagai pusat pertumbuhan.

2.6. Rumusan Kajian.

Berdasarkan kajian teoritis yang dijelaskan diatas didapat kesimpulan hasil kajian sebagai berikut:

1. Kriteria pertumbuhan perkotaan disuatu daerah, bisa dilihat dari adanya dinamika pertumbuhan sebagai berikut:
 - Adanya kesempatan bekerja/ berusaha yang lebih besar dari daerah yang dipengaruhi.
 - Jumlah penduduk absolut dan pertumbuhannya yang lebih besar dari pertumbuhan total daerah yang dipengaruhi.
 - Adanya perubahan pemanfaatan ruang dengan kecenderungan perubahan kearah jasa komersial/ perdagangan.
2. Terminal bus, jalan, kendaraan dan sistim operasi membentuk suatu kesatuan sistim transportasi menjadi kerangka dalam pembentukan pusat pertumbuhan perkotaan.

Adanya sistim transportasi tersebut membuka suatu daerah dan menjadikan daerah tersebut mempunyai aksesibilitas yang tinggi sehingga lokasi daerah tersebut menjadi strategis. Lokasi yang strategis ini mengakibatkan:

- Berkembangnya aktifitas perekonomian.
- Berkembangnya jumlah penduduk
- Meningkatnya harga lahan
- Terjadinya perubahan pemanfaatan ruang.
- Pengaruh terminal bus dalam pertumbuhan dan perkembangan kawasan tersebut membentuk suatu lingkaran dengan pusat terminal (dengan distorsi keluar pada jalan-jalan penghubungnya). Wilayah dalam lingkaran terdekat mempunyai hubungan langsung dengan keberadaan terminal, makin jauh lingkaran pengaruh makin kecil pula hubungannya dengan terminal.

3. Karakteristik kawasan terminal sangat dipengaruhi oleh aktifitas komponen pengguna terminal yaitu kendaraan, penumpang/barang dan pengelola terminal. Aktifitas komponen terminal ini sebagai bangkitan untuk penyediaan keperluan yang dibutuhkannya. Jasa penyediaan tersebut antara lain berupa:

1. Yang ditumbuhkan oleh aktifitas kendaraan beikut awaknya.
 - Garasi, servis kendaraan/bengkel, stasiun penjualan bahan bakar, agen perjalanan, warung makan/ restouran, jasa telekomunikasi . Dalam radius yang lebih besar akan ditemui perumahan, pemondokan, toko kelontong dan sebagainya sebagai pemenuhan kebutuhan .
2. Yang ditumbuhkan oleh penumpang/ barang

- Jasa komunikasi, penginapan, titipan kendaraan pribadi, warung makan/ restouran, angkutan lokal ke pusat pertumbuhan yang lain di kota tersebut, angkutan regional kekota yang lain sebagai suatu jaringan transportasi..

3. Yang ditumbuhkan oleh pengelola

- Kantor pengelolaan, pengawasan dan kontrol, Keamanan, kesehatan dan lain sebagainya dalam penyediaan fasilitas umum.

4. Untuk dapat mengetahui seberapa besar intensitas terminal bus sebagai pusat pertumbuhan maka perlu evaluasi di daerah/kawasan terminal sebagai berikut :

1. Dalam interval waktu tertentu, kondisi sebelum dan selama terminal berfungsi diperbandingkan untuk mengetahui perubahan yang terjadi. Hal yang perlu di evaluasi adalah:

- Pertumbuhan dan perkembangan aktifitas perekonomian.
- Pertumbuhan dan perkembangan penduduk
- Perubahan pemanfaatan ruang.

2. Perlu diketahui jumlah dan intensitas penggunaan terminal bus oleh penghuni kawasan/ daerah terminal.

3. Perlu diperhitungkan kemungkinan adanya pusat pertumbuhan lain di kawasan terminal tersebut, berupa pusat-pusat perdagangan, pendidikan dan pariwisata.

5. Adanya dinamika pertumbuhan dan perkembangan kawasan tersebut membutuhkan pengelolaan yang sesuai agar tidak terjadi kongesti/benturan kepentingan satu kegiatan dengan yang lainnya dengan cara:

- Rencana tata ruang kota dan kawasan yang sesuai dengan dinamika pertumbuhan.
- Pengendalian pemanfaatan ruang dengan memperhatikan dinamika masyarakat agar dapat diterima dan mendapat dukungan dari masyarakat.

- Tetap memelihara pertumbuhan dan perkembangan tersebut dengan memberikan fasilitas pendukung sesuai dengan kebutuhan.

BAB III

KAJIAN KAWASAN TERMINAL BUS UMBULHARJO

3.1. Kota Yogyakarta Sebagai Wilayah Studi

Kota Yogyakarta adalah Ibukota Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, dengan batas administratif sebagai berikut:

- Sebelah utara : Kabupaten Sleman
- Sebelah Timur : Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul
- Sebelah Selatan : Kabupaten Bantul
- Sebelah barat : Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman

Berdasarkan keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 140-263, tahun 1981, tentang pembentukan kelurahan-kelurahan di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, maka wilayah Kota Yogyakarta dengan seluas 32.5 km² dibagi menjadi 14 wilayah kecamatan dan 45 kelurahan.

Kota Yogyakarta terletak pada 110°24'19" BT sampai dengan 118°26'53"BT, 7°51'24" LS sampai dengan 8°09'21" LS dengan ketinggian rata-rata +114 meter diatas permukaan air laut, permukaan tanah rata-rata 3,6% melandai dari utara dengan suhu berkisar 26° sampai dengan 31° celcius

Wilayah Kota Yogyakarta terbentang di bagian selatan kaki Gunung Merapi dengan Jarak terjauh utara-selatan adalah 7.40 km, sedang jarak terjauh barat-timur adalah 5.68 km. Sedangkan posisi Kota Yogyakarta terletak pada 121 km dari Laut Jawa, dan 27 km dari Samudra Indonesia.

Didalam wilayah Kota Yogyakarta melintas tiga sungai, yaitu Sungai Gajahwong di sebelah timur, Sungai Code di bagian tengah kota dan Sungai Winongo di sebelah barat. Dari seluruh wilayah yang ada, dengan kemiringan 0 sampai dengan 15% areal yang dapat

seluruh wilayah yang ada, dengan kemiringan 0 sampai dengan 15% areal yang dapat digunakan sebagai fungsi perkotaan adalah sekitar 98 % , sedang yang perlu mendapat perhatian khusus adalah sekitar 1,5 % pada kemiringan 15% s/d 40%.

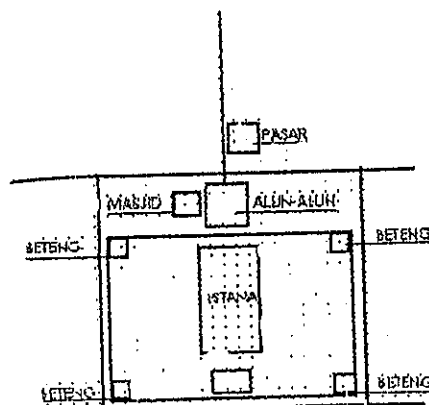
3.1.1. Sejarah Terbentuknya Kota Yogyakarta

Kelahiran Kota Yogyakarta dimulai dari berdirinya Negara Kasultanan Ngayogyakarta Hadiningrat pada tanggal 7 Oktober 1756 yang memisahkan diri dari Negara Kasunanan Surakarta Hadiningrat berdasarkan perjanjian Giyanti antara Pangeran Mangkubumi dengan Sunan Pakubuwana II Surakarta yang di mediasi oleh Kerajaan Belanda (Hindia Belanda)(Poerwokoesoemo,1983)

Ibu kota Kerajaan Yogyakarta dibangun di daerah Hutan Mentaok, berada diantara dua buah sungai yaitu Kali Winongo di bagian barat dan Kali Code di bagian timur. Sistem pertahanan keamanan waktu itu menggunakan rumus '*Paju Papat Limo Pancer*' dengan mendirikan benteng di keempat sudut kota (Istana). Sedang unsur kelima adalah titik pusat kendali di Istana yang menjadi pusat komando dan pengendalian pelaksanaan pemerintahan.

Desain lanscape kota menggunakan formula '*ruang catur gatra tunggal*' yang artinya adalah empat unsur yang menyatu, yaitu unsur Kraton (pemerintahan), Masjid (religius), Pasar (ekonomi) dan Alun-alun (sosial). Keempat unsur tersebut membentuk satu kesatuan tata ruang pusat kota .

Sedang secara spiritual tata ruang kota dibentuk berdasarkan garis imajiner Laut selatan – Kraton – Gunung Merapi yang diaplikasikan pada garis lurus jalan Panggung Krapyak - Kraton – Pal putih. Garis/ jalan ini yang menjadi kerangka utama tata ruang pusat kota, memancar ke arah radial membentuk struktur tata ruang kota.



Sumber : Doeljoni

GAMBAR 3.1.
LANSCAPE ISTANA

3.1.2. Pusat-pusat Pertumbuhan dan Arah Perkembangan Kota Yogyakarta

Pusat pertumbuhan di Yogyakarta dalam kurun waktu sejak berdirinya terus mengalami peningkatan dari satu pusat pertumbuhan yaitu Istana berkembang menjadi banyak pusat pertumbuhan sebagai akibat dari dinamika kehidupan dalam kurun waktu yang panjang.

1. Pusat Pertumbuhan Awal

Pusat pertumbuhan mula-mula adalah keberadaan pusat pemerintahan di Istana. Keberadaan pasar sebagai sentra ekonomi yang terletak di utara Istana dan adanya jalan utama ke Pal Putih (sekarang Tugu) membuat para pedagang, terutama etnis Cina tinggal dan berdagang di kawasan jalan tersebut sehingga daerah tersebut dikenal dengan nama Pecinan, yang sekarang dikenal dengan nama jalan Malioboro. Pada perkembangan selanjutnya kawasan jalan Pecinan ini menjadi *CBD (central business distric)* di jantung Kota Yogyakarta. Pada awal pertumbuhannya ini pola pertumbuhannya sesuai dengan teori Burgess yaitu konsentrik.

2. Pusat Pertumbuhan Selanjutnya

Dari Pal Putih ketimur adalah jalan utama menuju Kerajaan Surakarta. Inilah jalan utama menuju ke Surakarta sehingga ramai dilalui. Pada perkembangan selanjutnya kawasan jalan ke Surakarta ini menjadi CBD di kawasan timur laut Kota Yogyakarta.

Kota terdekat dari Kota Yogyakarta adalah Kotagede, yang merupakan bekas Ibukota kerajaan Mataram jauh sebelum kerajaan Yogyakarta berdiri (sekarang adalah Kecamatan Kotagede kota Yogyakarta) kurang lebih berjarak 4 km arah timur dari Istana. Kotagede dikenal dengan Industri kerajinan Perak.

Pada tahun 1930 dibangun kota baru yang diperuntukkan bagi expatriat Belanda yang berlokasi di bekas perkebunan tebu di bagian timur laut yang lalu diikuti oleh perkembangan daerah sekitarnya. Perkembangan kota juga mulai melebar ke bagian barat keraton, disebelah barat Sungai Winongo.

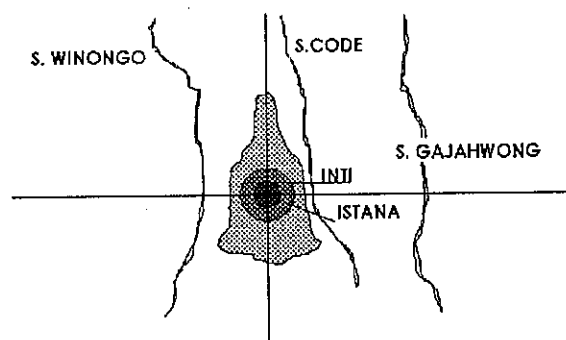
Paska kemerdekaan, terletak disebelah timur laut berdiri Universitas Gajahmada yang menarik mahasiswa dari segala penjuru Indonesia sehingga menjadi pusat pertumbuhan baru. Dengan berjalannya waktu, Yogyakarta semakin menarik untuk sekolah sehingga kota ini mendapat predikat kota pelajar.

Kerajaan Yogyakarta paska kemerdekaan Republik Indonesia bergabung menjadi bagian dari republik berdasarkan Maklumat Nomor 18 tahun 1946 dan mendapat statusnya yang baru sebagai Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dengan Kota Yogyakarta sebagai Ibukotanya. Dinamisasi keraton Yogya menjadikan daerah ini menjadi tujuan wisata budaya baik dari dalam negeri maupun dari luar negeri sehingga Kota Yogyakarta mendapat predikat Kota Wisata.

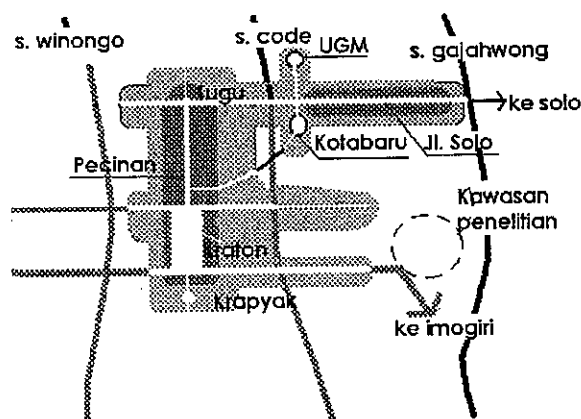
3.1.3. Pergeseran Pola Pertumbuhan

Dengan mencermati pola pertumbuhan sejak awal awal sampai dengan sekarang nampak bahwa Kota Yogyakarta mengalami perubahan pola pertumbuhan, dari pola lingkaran konsentris mengarah kepada pola banyak inti (*multiple nucleus*). Untuk lebih jelasnya perhatikan gambar 3.3 tentang pola pertumbuhan Kota Yogyakarta

Sumber: Daljoeni



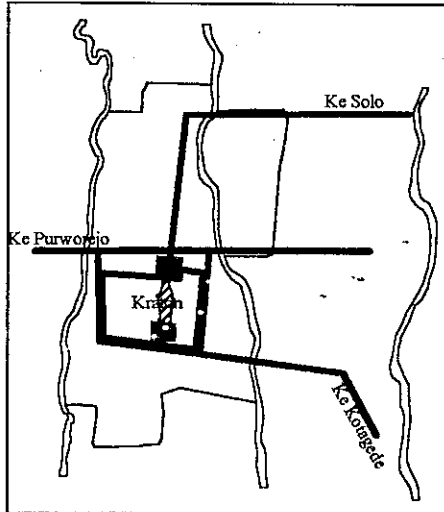
GAMBAR 3.3.
AWAL PERTUMBUHAN, KONSENTRIS



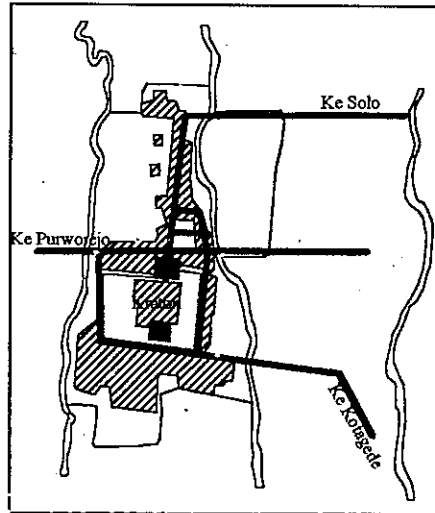
Sumber: Daljoni

GAMBAR 3.4.
POLA PERTUMBUHAN SELANJUTNYA, MULTI NUKLEUS

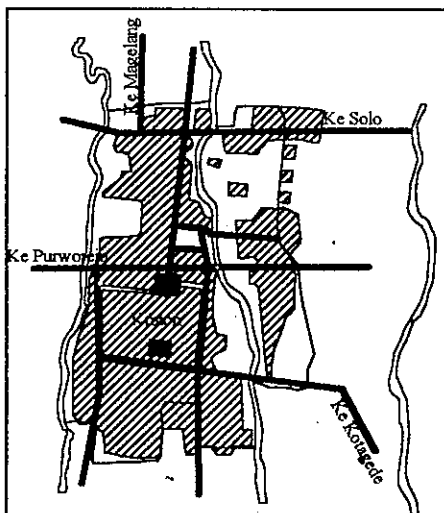
1756



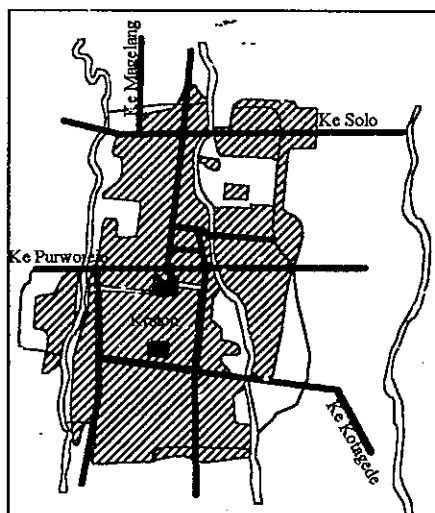
1765



1790



1824



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PERENCANAAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

THESIS

TERMINAL BUS UMBUL HARJO SEBAGAI
PUSAT PERTUMBUHAN PERKOTAAN
DI WILAYAH KOTA YOGYAKARTA
(DIPANGKAP DARI SUDUT
PERUBAHAN PERENCANAAN KOTA)

AGUS SULARTO
LAB0099103

PETA PERTUMBUHAN KOTA YOGYAKARTA

LEGENDA



TANPA SKALA



SUMBER :

BAPEDA PROPINSI
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

3.1.4. Pusat Pertumbuhan di Kecamatan Umbulharjo dan Sekitarnya.

Diwilayah Kecamatan Umbulharjo terdapat beberapa pusat pertumbuhan. Secara fisik pusat pertumbuhan tersebut adalah :

1. Jalan-jalan protokol yaitu jalan Kusuma Negara, Jalan Imogiri, Jalan Gedongkuning, Jalan Brigjend Katamso dan jalan-jalan kolektor.
2. Terminal Bus Umbulharjo
3. Perguruan Tinggi “AKUB”, AA”YO”.
4. Pasar Pakel, Pasar Kota Gede
5. Tempat pariwisata berupa Kebun Binatang Gembiraloka
6. RSUD Kota Yogyakarta.
7. Pabrik Susu “SGM”



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

THESIS

TERMINAL BUS UMBUL HARJO SEBAGAI
PUSAT PERTUMBUHAN PERKOTAAN
DI WILAYAH KOTA YOGYAKARTA
(DIPANDANG DARI SUDUT
PERUBAHAN PEMANFAATAN RUANG)

AGUS SULARTO
L4B0099105

PUSAT-PUSAT PERTUMBUHAN KEC. UMBULHARJO

LEGENDA

- | | |
|----------------------|------------------------------|
| —— JALAN | ■ BUKIT BUKIT BUKIT BUKIT |
| —— BUKIT / BUKIT | ■ LAYAN PERUMAHAN TAHUN 1970 |
| --- BUKIT BUKIT | ■ LAYAN PERUMAHAN TAHUN 1980 |
| --- BUKIT BUKIT | ■ LAYAN PERUMAHAN TAHUN 1990 |
| □ BUKIT, LAYAN, 1990 | ○ BUKIT PERUMAHAN |
| ● PLANT PERUMAHAN | |

NO GAMBAR : 04



0 100 200 300

SUMBER :
BAPEDA PROPINSI
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

3.2. Kajian Wilayah Penelitian

Terletak di daerah peri-peri Kota Yogyakarta, Kecamatan Umbulharjo seluas 8,11 km² secara administratif dibagi menjadi 7 kelurahan yang meliputi Kelurahan Pandean, Taunan, Warungboto, Sorosutan, Semaki, Mujamuju dan Giwangan.

Kecamatan Umbulharjo adalah kecamatan yang terluas di Kota Yogyakarta, dengan angka kepadatan penduduk yang paling rendah, dengan dominasi mata pencaharian penduduk adalah dalam usaha-usaha yang berbasis pertanian. Gambar 3.4. memperlihatkan bahwa dari tahun ke tahun tidak ada perkembangan yang berarti di bagian tengah kecamatan Umbulharjo.

Pada tahun 1970 pemerintah Kota Yogyakarta memindahkan terminal Kleringan dari Kecamatan Gedongtengen ke Kecamatan Umbulharjo di kelurahan Pandean. Bersamaan dengan pembangunan terminal ini, dibangun pula sarana dan prasarana yang diperlukan untuk optimalisasi penggunaan terminal. Adanya kegiatan ini membuat Kawasan Terminal tumbuh pesat menjadi daerah perkotaan.

Perubahan kawasan yang berasal dari daerah pertanian/ pedesaan menuju ke perkotaan ini bisa diamati dengan jelas berdasarkan perubahan-perubahan yang terjadi. Perubahan itu adalah bergesernya aktifitas perekonomian yang berbasis pertanian ke non pertanian, bertambahnya jumlah penduduk dan perubahan pemanfaatan ruang.

3.3. Letak Geografis Kawasan Terminal Bus Umbulharjo

Terletak di bagian tengah wilayah Kecamatan Umbulharjo, Terminal bus Umbulharjo terletak di Kelurahan Pandeyan, sedangkan kawasan terminal yaitu kawasan yang sangat terpengaruh dengan terminal meliputi Kelurahan Pandean, Sorosutan dan Warungboto .

3.4. Kependudukan

Kajian kependudukan ini difokuskan pada perkembangan jumlah penduduk, kepadatan penduduk, sex ratio, mutasi penduduk dan banyaknya penghuni tiap rumah tangga dari tahun 1970 sampai dengan tahun 2000 di Kelurahan Pandeyan, Warungboto dan Sorosutan. Sebagai bahan pembandingan ditampilkan data Kecamatan Umbulharjo.

3.4.1. Perkembangan Jumlah Penduduk.

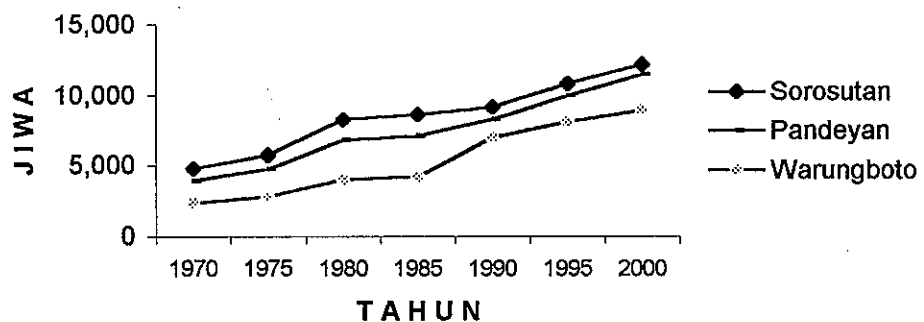
Didalam wilayah penelitian, penduduk terbanyak berada di Kelurahan Sorosutan, sedang penduduk yang paling sedikit berada di Kelurahan Warungboto, hal ini setara dengan luas wilayahnya. Untuk lebih jelasnya perkembangan penduduk di tiga kelurahan tersebut disajikan dalam tabel 3.1. tentang perkembangan penduduk Sorosutan, Pandeyan dan Warungboto, maupun grafik perkembangan penduduk di ketiga kelurahan diatas.

TABEL 3.1.
PERKEMBANGAN PENDUDUK SOROSUTAN, PANDEYAN, WARUNGBOTO.
DAN KECAMATAN UMBULHARJO

No	KELURAHAN	LUAS (km ²)	1970 (jiwa)	1975 (jiwa)	1980 (jiwa)	1985 (jiwa)	1990 (jiwa)	1995 (jiwa)	2000 (jiwa)
1	Sorosutan	1.68	4,781	5,756	8,249	8,638	9,161	10,847	12,199
2	Pandeyan	1.38	3,927	4,728	6,776	7,095	8,255	9,973	11,461
3	Warungboto	0.82	2,334	2,809	4,026	4,216	6,960	8,066	8,962
4	KECAMATAN	8.11	23,079	27,785	39,823	41,698	49,056	57,105	64,275

Sumber: Monografi kelurahan, Kecamatan Umbulharjo dalam angka, BPS Kota Yogyakarta

Grafik perkembangan penduduk di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan dan Warungboto dalam gambar 3.6. dibawah ini memperlihatkan bahwa terjadi penurunan laju perkembangan antara tahun 1975 sampai dengan tahun 1990. Sedang tahun 1990 kecenderungan peningkatan laju pertambahan penduduk di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan dan Warungboto.



GAMBAR 3.6.
GRAFIK PERKEMBANGAN PENDUDUK SOROSUTAN, PANDEYAN DAN WARUNGBOTO

3.4.2. Kepadatan Penduduk

Kepadatan penduduk di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan dan Warungboto diperbandingkan dengan kepadatan penduduk sekecamatan Umbulharjo dalam tabel 3.2.

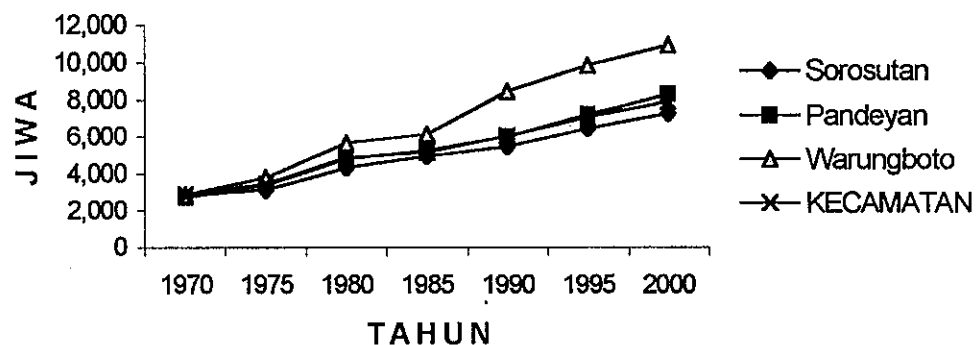
TABEL 3.2.
KEPADATAN PENUDUK (jiwa/km²)

		1970 jiwa/km ²	1975 jiwa/km ²	1980 jiwa/km ²	1985 jiwa/km ²	1990 jiwa/km ²	1995 jiwa/km ²	2000 jiwa/km ²
1	Sorosutan	2,793	3,116	4,332	4,955	5,453	6,457	7,261
2	Pandeyan	2,703	3,412	4,812	5,254	5,982	7,227	8,305
3	Warungboto	2,846	3,821	5,668	6,146	8,488	9,837	10,929
4	KECAMATAN	2,852	3,426	4,910	5,142	6,049	7,041	7,925

Sumber: BPS Kota Yogyakarta

Di awal penelitian, yaitu pada tahun 1970, kawasan yang sekarang berada di wilayah Sorosutan (2793 orang/km²), Pandeyan (2703 orang/km²), dan Warungboto (2846 orang/km²) memiliki kepadatan penduduk yang lebih rendah dibandingkan dengan kepadatan penduduk rata-rata Kecamatan Umbulharjo (2852 orang/km²). Hal ini mengindikasikan bahwa daerah tersebut lebih jarang penduduknya, (walaupun selisihnya hanya sedikit) bahkan

dalam sensus penduduk tahun 1970 daerah ini dikelompokkan kedalam daerah rural/ pedesaan.



GAMBAR 3.7.
GRAFIK KEPADATAN PENDUDUK DI KELURAHAN SOROSUTAN, PANDEYAN, WARUNGBOTO DAN KECAMATAN UMBULHARJO

Di tahun 1975 angka kepadatan tertinggi berada di Kelurahan Warungboto (3821 orang/km²) dengan melampaui angka kepadatan kecamatan (3426 orang/ km²) dan di tahun 1985 Kelurahan Pandeyan (5245 orang/km²) menyusul melampaui kepadatan kecamatan (5142 orang/ km²), sedang di kelurahan Sorosutan (7261 orang/ km²) sampai dengan tahun 2000 memiliki kepadatan penduduk yang lebih rendah daripada kecamatan (7925 orang/ km²).

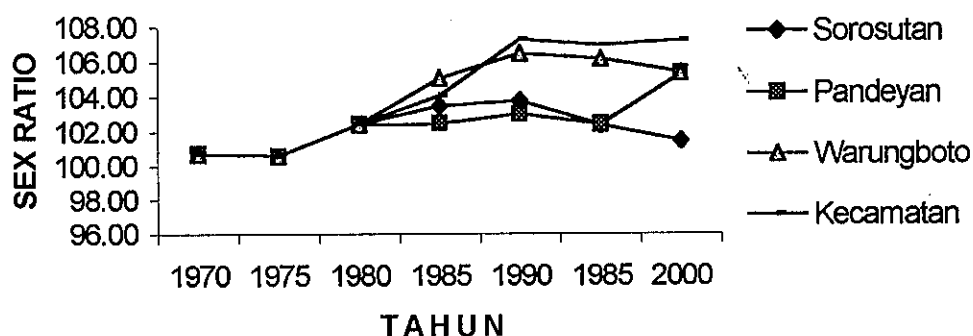
3.4.3. Sex Rasio

Penduduk laki-laki selalu lebih banyak daripada perempuan sejak tahun 1970 sampai dengan tahun 2000 mengindikasikan adanya ketersediaan tenaga kerja. Adanya tenaga kerja mencerminkan adanya peluang bekerja maupun berusaha di wilayah ini.

TABEL 3.3.
SEX RASIO DI KELURAHAN SOROSUTAN, PANDEYAN, WARUNGBOTO DAN
KECAMATAN UMBULHARJO

		1970	1975	1980	1985	1990	1985	2000
1	Sorosutan	100.66	100.55	102.40	103.50	103.80	102.37	101.44
2	Pandeyan	100.66	100.55	102.40	102.45	103.00	102.42	105.36
3	Warungboto	100.66	100.55	102.40	105.10	106.50	106.19	105.41
4	UMBULHARJO	100.66	100.55	102.40	104.10	107.30	106.94	107.28

Sumber: Data monografi kelurahan, BPS kota Yogyakarta



Keterangan:

- Angka sex ratio berasal dari pembagian antara jumlah penduduk laki-laki dengan perempuan yang dikalikan dengan angka seratus
- Di tahun 1970 sampai dengan tahun 1980 tidak ada data mengenai sex ratio di tiga kelurahan yang bersangkutan, yang ada hanyalah data sex ratio di kecamatan Umbulharjo.

GAMBAR 3.8.
GRAFIK SEX RASIO PENDUDUK DI KELURAHAN SOROSUTAN, PANDEYAN,
WARUNGBOTO DAN KECAMATAN UMBULHARJO

Sesuai dengan angka kepadatan penduduk, di tahun 1985 angka sex ratio di tiga kelurahan ini berturut-turut adalah Warungboto (105.10), Kecamatan (104.10), Sorosutan (103.50) dan Pandeyan (102.45). Hal ini mengindikasikan bahwa Kelurahan Warungboto paling diminati untuk bertempat tinggal bagi kaum pekerja (laki-laki). Adanya terminal bus Umbulharjo, kebun binatang Gembiraloka dan pabrik susu Saridele menjadikan kelurahan Warungboto paling terpengaruh terhadap pusat-pusat pertumbuhan tersebut.

Di tahun 2000 Sex ratio di Kelurahan Pandeyan (105.36) meningkat tajam mendekati angka sex ratio di Kelurahan Warungboto (105.41). Hal ini adalah pengaruh

terminal bus Umbulharjo. Sedang angka sex ratio tertinggi ada di Kecamatan Umbulharjo (107.28). Hal ini mengindikasikan adanya pusat pertumbuhan yang lain selain terminal bus Umbulharjo dengan intensitas yang lebih kuat.

3.4.4. Mutasi Penduduk di Kecamatan Umbulharjo

Mutasi penduduk di Kecamatan Umbulharjo dalam kurun waktu tahun 1970 sampai dengan 2000 diperlihatkan pada tabel 3.4. di halaman berikut. Tabel 3.4 menunjukkan bahwa pertumbuhan penduduk di Kecamatan Umbulharjo dari kurun waktu 1985 sampai dengan 2000 lebih didominasi oleh migrasi, dengan jumlah terbanyak di Kelurahan Sorosutan (226 jiwa, tahun 1985), (274 jiwa, tahun 1990), Pandeyan (98 jiwa, tahun 1995) dan Sorosutan (154 jiwa, tahun 2000). Gambar 3.9 memperlihatkan grafik perbandingan antara migrasi dengan alami

TABEL 3.4.
MUTASI PENDUDUK DI KELURAHAN SOROSUTAN, PANDEYAN,
WARUNGBOTO DAN KECAMATAN

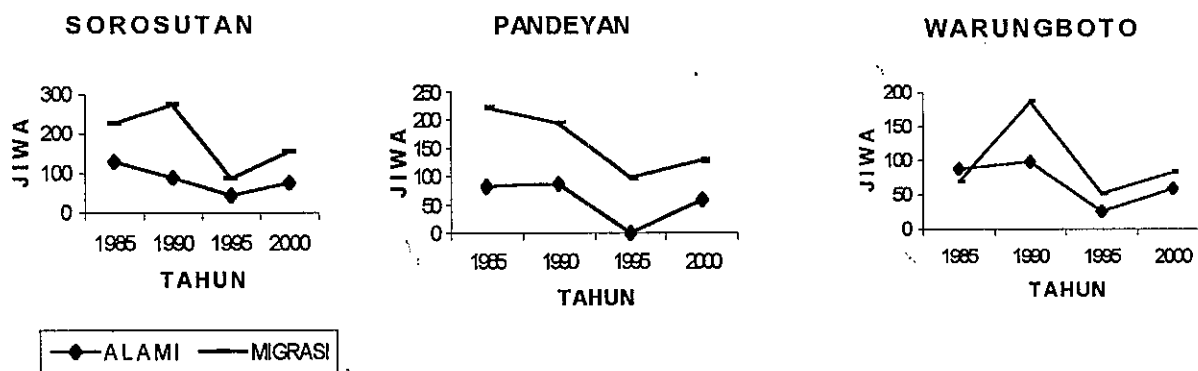
NO	KELURAHAN	1985							1990						
		ALAMI			MIGRASI			TOTAL	ALAMI			MIGRASI			TOTAL
		L	M	JML	D	P	JML		L	M	JML	D	P	JML	
1	SOROSUTAN	159	31	128	338	112	226	354	125	36	89	452	178	274	363
2	PANDEYAN	109	27	82	396	173	223	305	109	23	86	429	234	195	281
3	WR.BOTO	110	22	88	257	188	69	157	118	20	98	417	230	187	285
	KECAMATAN	707	169	538	2347	1110	1237	1775	661	165	496	2723	1458	1265	1761

NO	KELURAHAN	1995							2000						
		ALAMI			MIGRASI			TOTAL	ALAMI			MIGRASI			TOTAL
		L	M	JML	D	P	JML		L	M	JML	D	P	JML	
1	SOROSUTAN	67	23	44	149	63	86	130	92	17	75	234	80	154	229
2	PANDEYAN	65	65	0	166	68	98	98	80	21	59	191	62	129	188
3	WR.BOTO	52	26	26	134	82	52	78	69	10	59	141	58	83	142
	KECAMATAN	347	117	230	966	441	525	755	456	111	345	994	410	584	929

Sumber: Data monografi kelurahan, BPS kota Yogyakarta

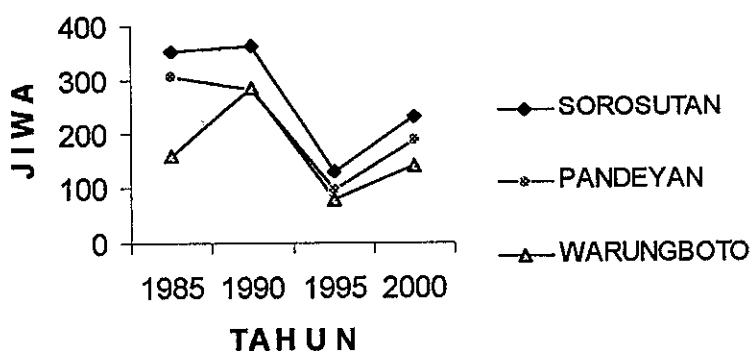
Keterangan:

Satuan = Jiwa D = Datang M = Mat
L = Lahir P = Pergi JML = Jumlah



GAMBAR 3.9.
GRAFIK MUTASI PENDUDUK OLEH MIGRASI VS ALAMI

Dari grafik diatas terlihat bahwa migrasi di Kelurahan Warungboto baru meningkat melebihi pertambahan penduduk alamiah di tahun 1990. Hal ini mengindikasikan bahwa tujuan utama migrasi dari tahun 1970 sampai dengan 1985 tidak di Kelurahan Warungboto walaupun di kelurahan ini terjadi interaksi gaya sentripetal antara kebun binatang Gembiraloka ,terminal Umbulharjo dan pabrik susu Saridele, atau dengan kata lain Interaksi gaya sentripetal dari pusat-pusat pertumbuhan tersebut di Kelurahan Warungboto baru terjadi setelah tahun 1985.



GAMBAR 3.10.
GRAFIK PERTUMBUHAN TOTAL PENDUDUK DI KELURAHAN SOROSUTAN, PANDEYAN DAN WARUNGBOTO DARI TAHUN 1985 SAMPAI DENGAN TAHUN 2000

Kelurahan Sorosutan memiliki angka pertumbuhan yang terbesar sejak tahun 1985 sampai dengan tahun 2000 di tiga kelurahan, hal ini mengindikasikan bahwa Kelurahan Sorosutan memiliki gaya tarik (sentripetal) sebagai berikut:

- Kedekatannya dengan terminal bus Umbulharjo
- Kedekatannya dengan jaringan transportasi.
- Ketersediaan lahan yang relatif lebih murah dibandingkan dengan wilayah lain

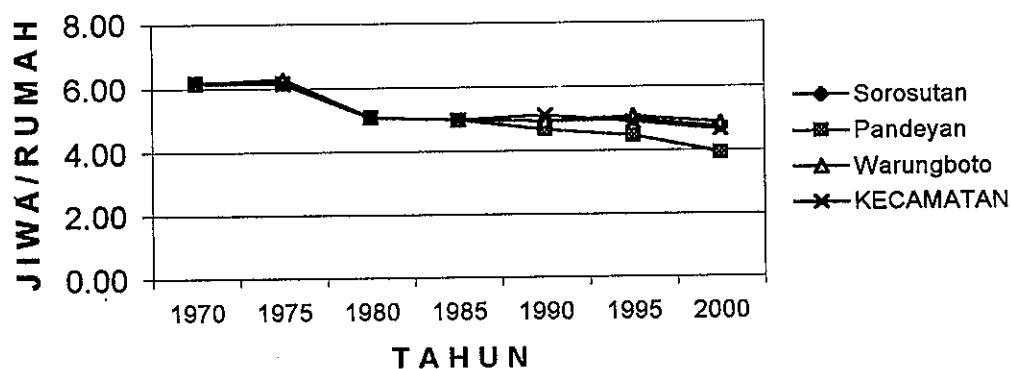
3.4.5. Perkembangan Jumlah Penghuni tiap Rumah (Rumah tangga)

Perkembangan Jumlah penghuni tiap rumah tangga dari tahun 1970 sampai dengan tahun 2000 diperlihatkan pada tabel 3.5.

TABEL 3.5.
PERKEMBANGAN PENGHUNI TIAP RUMAH TANGGA (jiwa/rumah)

No	KELURAHAN	TAHUN						
		1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000
1	Sorosutan	6.15	6.16	5.06	4.97	4.91	4.94	4.73
2	Pandeyan	6.16	6.16	5.06	4.97	4.66	4.46	3.93
3	Warungboto	6.16	6.27	5.06	4.97	4.91	5.06	4.85
4	KECAMATAN	6.15	6.13	5.06	4.97	5.11	4.89	4.65

Sumber: Data monografi kelurahan, BPS kota Yogyakarta



GAMBAR 3.11
GRAFIK PERKEMBANGAN PENGHUNI TIAP RUMAH

Dalam grafik terlihat penurunan jumlah penghuni dalam tiap rumah tangga yang sangat signifikan sejak tahun 1970, dengan laju penurunan terbesar di Kelurahan Pandeyan. Penurunan ini disebabkan oleh beberapa hal sebagai berikut:

- Tidak terdeteksinya para pendatang (menurut petunjuk Sensus penduduk, baru dihitung dan dicatat setelah tinggal minimal selama enam bulan).
- Terjadinya deferensiasi jumlah penghuni tiap rumah akibat dari peningkatan kemakmuran yang ditimbulkan oleh adanya terminal.
- Keberhasilan program Keluarga Berencana yang dicanangkan pemerintah sejak tahun 1970.

3.5. Aktivitas Perekonomian

Dalam mengamati aktivitas perekonomian ini dibagi dalam beberapa bagian, yaitu sektor usaha perdagangan dan jasa, Pariwisata, Industri dan Tenaga Kerja (karyawan/buruh). Sedang fokus penelitian pada ketersediaan prasarananya.

3.5.1. Sarana Perdagangan dan Jasa

Yang termasuk dalam sarana perdagangan adalah keberadaan pasar, toko warung dan pedagang kakilima. Sedang yang termasuk jasa adalah Bank dan travel biro. Jasa-jasa yang lain semisal notaris, dokter, kebidanan, konsultan dan lain-lain tidak dibicarakan karena minimnya data yang ada. Perkembangan sarana perdagangan dan jasa dari tahun 1985 sampai dengan tahun 2000 disajikan pada tabel 3.6 dan tabel 3.7.

TABEL 3.6.
PERKEMBANGAN SARANA PERDAGANGAN DAN JASA

NO		1985					1990					1995					2000				
		T	W	K	B	V	T	W	K	B	V	T	W	K	B	V	T	W	K	B	V
1	Sorosutan	15	17	11	-	-	18	23	12	1	-	21	28	11	1	-	22	209	15	-	1
2	Pandeyan	15	66	21	1	2	15	89	21	2	3	15	112	21	2	4	61	57	24	1	4
3	Warungboto	12	22	15	2	-	16	27	17	-	-	19	31	18	-	-	19	31	24	2	-
KECAMATAN		92	225	137	7	3	126	210	112	9	4	287	232	143	11	5	278	625	222	8	11

Sumber Monografi Kelurahan th 1985 , 1990 ,1995, 2000 , BPS kota Yogyakarta

Keterangan:

T =	Toko	B =	Bank
W =	Warung	V =	Travel biro
K =	Kakilima		

TABEL 3.7.
PERKEMBANGAN SARANA PERDAGANGAN DAN JASA DALAM PROSEN TERHADAP TOTAL KECAMATAN

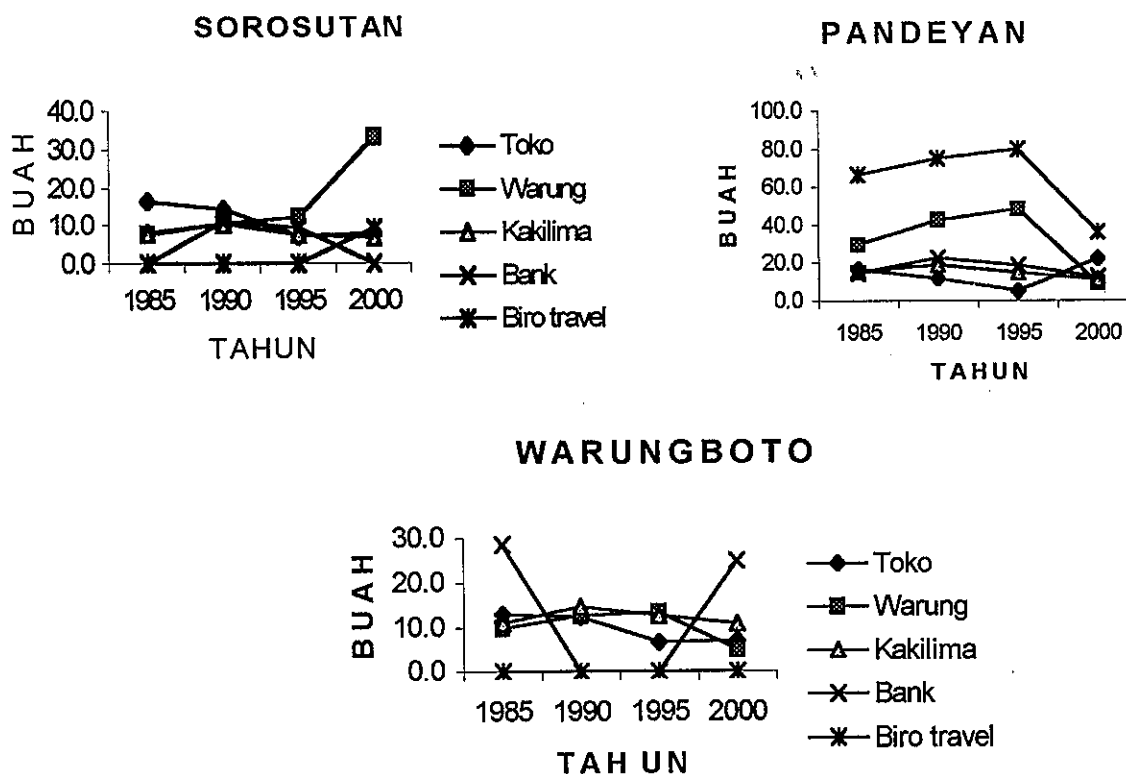
NO		1985					1990					1995					2000				
		T	W	K	B	V	T	W	K	B	V	T	W	K	B	V	T	W	K	B	V
1	Sorosutan	16	8	8	-	-	14	11	11	11	-	7	12	8	9	-	8	33	7	-	9
2	Pandeyan	16	29	15	14	67	12	42	19	22	75	5	48	15	18	80	22	9	11	13	36
3	Warungboto	13	10	11	29	-	12	13	15	-	-	7	13	13	-	-	7	5	11	25	-

Sumber : Analisa

Keterangan:

T =	Toko
W =	Warung
K =	Kakilima
B =	Bank
V =	Travel biro

Pasar yang merupakan fasilitas prasarana ekonomi yang dikuasai oleh Pemerintah sejumlah empat (4) buah dari tahun 1970 sampai dengan tahun 2000 hanya bertambah satu buah, yaitu pasar buah di Kelurahan Giwangan di tahun 1997. Perkembangan yang mengesankan di tiga kelurahan adalah warung, toko dan pedagang kakilima. Untuk lebih jelasnya, dibuat grafik tentang pertumbuhan toko, warung, kakilima, bank dan biro travel dalam gambar 3.11 sebagai berikut.



GAMBAR 3.12
GRAFIK PERKEMBANGAN SARANA PERDAGANGAN DAN JASA DI
KELURAHAN SOROSUTAN, PANDEYAN DAN WARUNGBOTO

1. Perkembangan Toko

Perkembangan toko di Kelurahan Sorosutan (15 buah) dan Warungboto (12 buah) dari tahun 1986 sampai dengan tahun 2000 terjadi kenaikan secara jumlah mutlak yaitu (22 buah) dan (19 buah). Tetapi bila dibandingkan dengan jumlah toko di seluruh kecamatan, nilainya menurun, dari 16% dan 13% di tahun 1985 menjadi 8% dan 7% di tahun 2000. Hal ini mengindikasikan bahwa pertokoan di dua kelurahan ini mengalami pertumbuhan negatif sebesar 8 % dalam kurun waktu 15 tahun.

Perkembangan pertokoan di Kelurahan Pandeyan kondisinya berbeda. Pada tahun 1985 terdapat 15 buah (16%) toko yang mengalami perkembangan menjadi 61 buah (22%) di tahun 2000 walaupun sempat mengalami penurunan jumlah (15 buah, 5%) di tahun 1995.

Dari angka diatas tergambar bahwa perkembangan pertokoan terpusat di Kelurahan Pandeyan .

2. Perkembangan Warung

Secara jumlah, warung yang terdiri dari warung makan, kelontong dan lain-lain ini menempati jumlah terbanyak dibandingkan dengan jenis perdagangan yang lain. Hal ini berkaitan dengan tingkat kesederhanaan metode transaksi, tempat usaha maupun beragamnya item barang yang bisa di dagangkan.

Perkembangan jumlah warung terbesar berada di Kelurahan Sorosutan sejumlah 17 buah (8%) di tahun 1985 menjadi 209 buah (33%) di tahun 2000. Hal ini berbeda dengan dua kelurahan yang lain, yaitu Pandeyan sejumlah 66 buah (29%) dan Warungboto 22 buah (10%) di tahun 1985 menjadi 57 buah (9%) di Pandeyan dan 19 buah (7 %) di Warungboto, atau menurun sebesar 20% di Pandeyan dan 3% di Warungboto dalam kurun waktu 15 tahun terakhir.

3. Perkembangan Kakilima

Jenis perdagangan informal yang disebut kakilima ini sangat sulit didapat data yang akurat, mengingat fleksibilitas dan mobilitasnya yang sangat tinggi. Menempati tanah-tanah kosong, badan jalan dan trotoar, sebagian besar *mobile*, tidak mempunyai surat ijin usaha perdagangan, tidak mendapat fasilitas apapun dari pemerintah (Pemda), ditarik biaya retribusi dan pungutan-pungutan lain yang tidak rasional dan "Garukan"/ pengusuran adalah warna dari jenis perdagangan ini.

Walaupun diungkapkan angka-angka perkembangan perdagangan Kakilima dalam tesis ini, bila ingin diketahui data maupun perkembangan yang lebih akurat haruslah diadakan penelitian tersendiri.

Perdagangan Kakilima ini di Kelurahan Sorosutan (11 buah, 8%), Pandeyan (21 buah, 15%) dan Warungboto (15 buah, 13%) di tahun 1985 mengalami perkembangan menjadi 15 buah (7%) di Sorosutan, 24 buah (11%) di Pandeyan dan 24 buah (11 %) di Warungboto. Jumlahnya memang bertambah banyak, tetapi secara prosentase terhadap kecamatan mengalami penurunan. Hal ini berarti bahwa pusat perdagangan kakilima tidak berada di ketiga kelurahan diatas.

4. Perkembangan Jumlah Bank.

Di Kelurahan Sorosutan sempat memiliki sebuah bank (swasta) dari tahun 1990 sampai dengan tahun 1995, kemudian menghilang. Mungkin disebabkan oleh krisis moneter di tahun 1997 sehingga Bank tersebut di likwidasi oleh BPPN.

Jumlah bank di Kelurahan Pandeyan adalah 1 buah di tahun 1985. Meningkat menjadi dua buah dari tahun 1990 sampai dengan 1995 kemudian sebuah bank (swasta) tutup sehingga tinggal sebuah sampai dengan tahun 2000.

Jumlah bank di Kelurahan Warungboto adalah 2 buah di tahun 1985, menghilang dari tahun 1990 sampai dengan 1995 kemudian muncul lagi dua buah bank di tahun 2000.

5. Perkembangan Travel Biro.

Di tahun 1985 ada 2 buah travel biro di Kelurahan Pandeyan dan berkembang menjadi 4 buah di tahun 2000. Hal ini berkaitan langsung dengan kebutuhan perjalanan yang ditimbulkan oleh terminal bus Umbulharjo. Di kelurahan

Sorosutan tidak pernah ada travel biro dari tahun 1970 sampai dengan tahun 2000, sedang di kelurahan Warungboto mulai ada sebuah travel biro sejak tahun 2000.

Dari grafik pada gambar 3.12. maupun tabel 3.6. dan 3.7. diatas dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Jumlah toko terbanyak berada di Pandeyan sebanyak 61 buah di tahun 2000.
2. Pertumbuhan toko terbesar berada di Kelurahan Pandeyan dengan laju pertumbuhan 9.2 buah per tahun dari tahun 1995 sampai dengan tahun 2000.
3. Jumlah warung terbanyak berada di Kelurahan Sorosutan sebanyak 209 buah di tahun 2000.
4. Pertumbuhan warung terbesar berada di Kelurahan Sorosutan dengan laju pertumbuhan 7.5 buah per tahun dari tahun 1995 sampai dengan tahun 2000.
5. Jumlah pedagang kakilima terbanyak berada di Kelurahan Pandeyan dan Warungboto sebanyak 24 buah di tahun 2000.
6. Pertumbuhan pedagang kakilima terbesar berada di Kelurahan Warungboto dengan laju pertumbuhan 1.2 buah per tahun dari tahun 1995 sampai dengan tahun 2000.
7. Jumlah bank terbanyak berada di Warungboto sebanyak 2 buah di tahun 2000.
8. Pertumbuhan bank terbesar berada di Kelurahan Warungboto dengan laju pertumbuhan 0.4 buah per tahun dari tahun 1995 sampai dengan tahun 2000.
9. Jumlah birotravel terbanyak berada di Kelurahan Pandeyan sebanyak 4 buah di tahun 2000.
10. Tidak ada pertumbuhan biro travel dari tahun 1995 sampai dengan tahun 2000

3.5.2. Perkembangan Prasarana Pariwisata

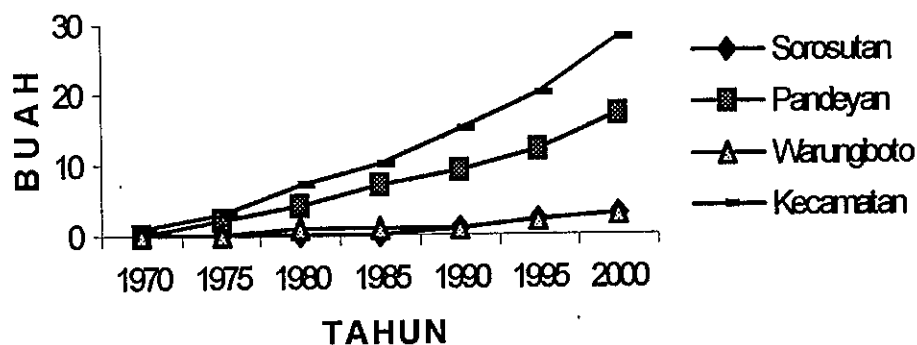
Yang termasuk prasarana dalam sektor pariwisata adalah tempat Rekreasi, Penginapan (hotel, motel, losmen) dan Restourant. Perkembangan sektor pariwisata

diperlihatkan pada tabel 3.8. Perkembangan Perhotelan di Kecamatan Umbulharjo didominasi di kelurahan Pandeyan, dengan penambahan rata-rata sebuah pertahun. Untuk lebih jelasnya dibuat grafik per kelurahan dan kecamatan

TABEL 3.8.
PERKEMBANGAN PARIWISATA

no	Kelurahan	1970			1975			1980			1985			1990			1995			2000		
		T	H	R	T	H	R	T	H	R	T	H	R	T	H	R	T	H	R	T	H	R
1	Sorosutan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	1	5	-	1	7	-	3	8
2	Pandeyan	-	-	-	-	2	1	-	4	-	-	7	2	-	9	3	-	12	3	-	17	3
3	Warungbot o	-	-	1	-	-	1	-	1	1	-	1	1	-	1	1	-	2	1	-	3	1
	KECAMAT AN	1	1	0	1	3	0	1	7	0	1	11	0	1	15	0	1	19	3	1	27	12

Sumber : Monografi Kelurahan, BPS kota Yogyakarta, Survey primer



Keterangan:

T = Tempat Rekreasi

R = Restourant

H = Hotel/losmen/Motel

GAMBAR 3.13
GRAFIK PERTUMBUHAN PERHOTELAN DI KELURAHAN SOROSUTAN, PANDEYAN, WARUNGBOTO DAN TOTAL KECAMATAN UMBULHARJO

Pola pertumbuhan dan perkembangan perhotelan mengikuti bentuk kuadratis dengan titik awal di tahun 1970. Hal ini menampakkan pengaruh kuat dari keberadaan terminal terhadap pertumbuhan jasa penginapan ini.

Dari tabel 3.8 tentang perkembangan perhotelan dan grafik pertumbuhan perhotelan didapat kajian sebagai berikut:

1. Jumlah hotel terbanyak di Kelurahan Pandeyan sejumlah 17 buah di tahun 2000.
2. Pertumbuhan hotel terbesar di Kelurahan Pandeyan, dengan laju pertumbuhan 18 % tiap tahun di tahun 1995 sampai dengan tahun 2000

Dari sini dapat disimpulkan bahwa pergerakan/ aktifitas manusia paling dinamis berada di kelurahan Pandeyan. Hal ini ada sinergi dengan kebutuhan layanan penginapan yang dibutuhkan oleh pengguna terminal Umbulharjo yang antara lain penumpang, crew bus, pedagang dan lain-lain.

3.5.3. Perkembangan Prasarana Industri

Pembahasan prasarana Industri disini dibagi menjadi tiga kelompok, yaitu industri besar, sedang dan kecil. Pertumbuhan prasarana industri di tiga kelurahan diperlihatkan pada tabel 3.9

TABEL 3.9.
PERKEMBANGAN SARANA INDUSTRI DI KELURAHAN SOROSUTAN, PANDEYAN DAN WARUNGBOTO TAHUN 1985 SAMPAI DENGAN TAHUN 2000

No	KELURAHAN	1985			1990			1995			2000		
		B	S	K	B	S	K	B	S	K	B	S	K
1	Sorosutan	1	2	24	1	2	44	1	2	55	1	2	90
2	Pandeyan	-	2	8	-	2	12	-	3	6	-	3	6
3	Warungboto	-	3	57	1	7	131	1	3	15	1	3	15
KECAMATAN		2	11	134	3	17	281	3	12	114	3	12	167

Sumber Monografi Kelurahan th 1985 , 1990 ,1995, 2000

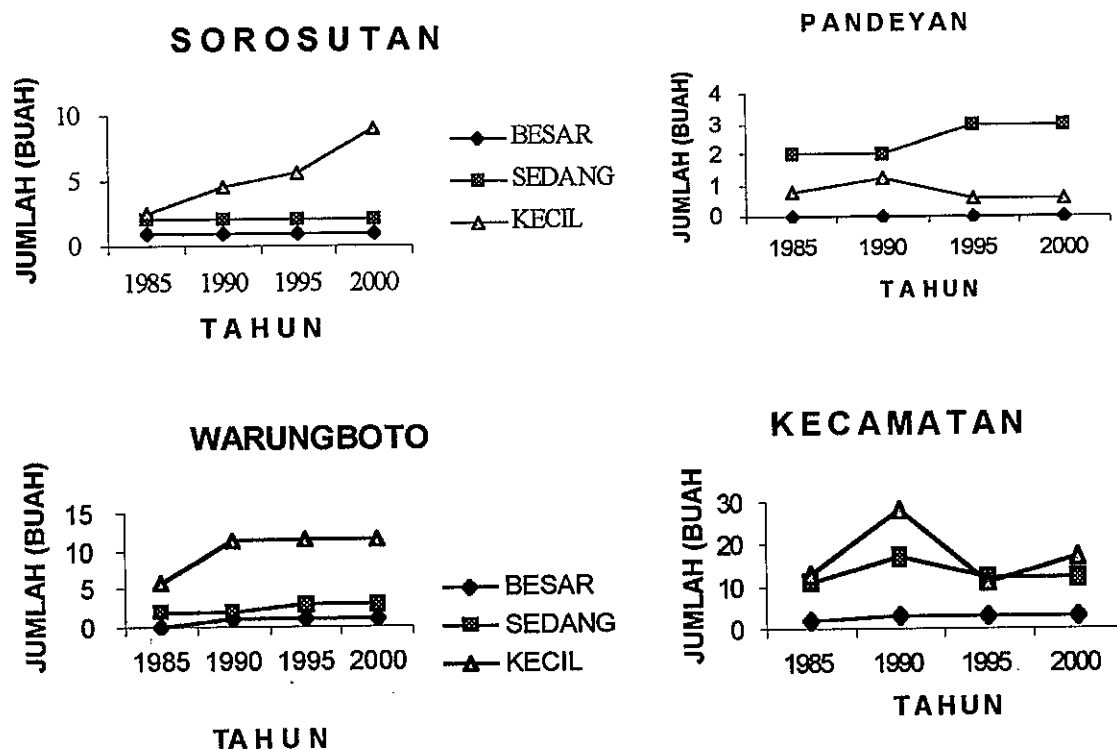
Keterangan:

B = Industri besar

K = Industri Kecil

S = Industri sedang

Pertumbuhan industri besar di tiga kelurahan kawasan penelitian tidak berkembang dengan baik. Sejak tahun 1985 hanya bertambah sebuah saja yaitu di kelurahan Warungboto. Untuk Industri sedang pertumbuhan di tahun 2000 di kelurahan Warungboto menurun. Industri kecil di kelurahan Sorosutan berkembang 12.7% pertahun sejak tahun



2000.

Keterangan: Untuk industri kecil skala grafik 1 : .10

GAMBAR 3.14
GRAFIK PERKEMBANGAN INDUSTRI DI KELURAHAN SOROSUTAN,
PANDEYAN, WARUNGBOTO DAN TOTAL KECAMATAN UMBULHARJO
TAHUN 1985 SAMPAI DENGAN TAHUN 2000

Kajian dari perkembangan industri diatas adalah sebagai berikut:

1. Industri besar tidak berkembang di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan dan Warungboto maupun di seluruh kecamatan Umbulharjo

2. Industri sedang tidak berkembang di kelurahan Sorosutan, Pandeyan dan Warungboto maupun di seluruh kecamatan Umbulharjo
3. Industri kecil berkembang dengan baik di tiga kelurahan diatas maupun di seluruh kecamatan Umbulharjo pada umumnya.

3.5.4. Mata Pencaharian

Pembahasan mengenai mata pencaharian penduduk ini dibagi kedalam dua sub bahasan, yaitu perkembangan profesi penduduk dan komposisi mata pencaharian penduduk dari tahun 1970 sampai dengan tahun 2000.

1. Perkembangan Profesi

Perkembangan mata pencaharian penduduk di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan dan Warungboto dari tahun 1985 sampai dengan tahun 2000 disajikan dalam tabel 3.10. Data mengenai mata pencaharian penduduk tahun 1970, 1975, 1980 dikelurahan yang terkait belum tercatat (Pemerintahan wilayah Kelurahan dibentuk tahun 1981) , tetapi bisa diduga berdasarkan peta tahun 1970 bahwa sebagian besar penduduknya bergerak dibidang pertanian/ agraris.

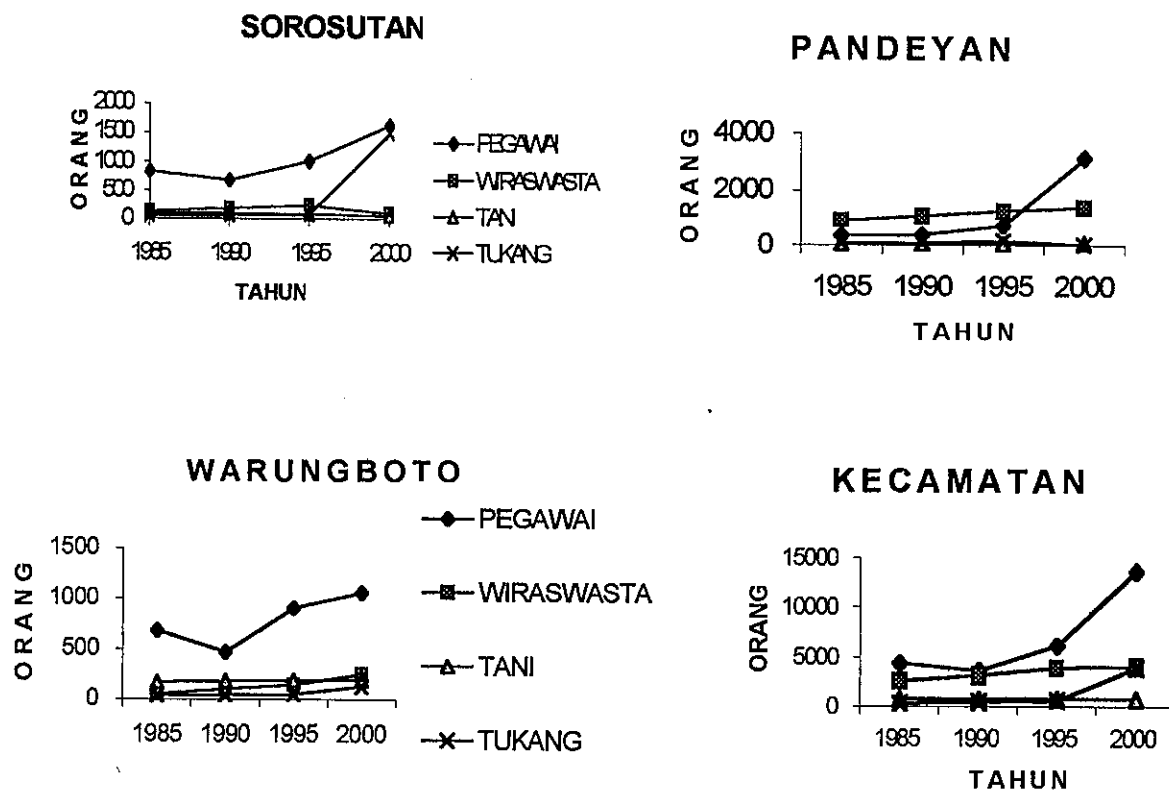
TABEL 3.10.
MATA PENCAHARIAN PENDUDUK DI KELURAHAN SOROSUTAN,
PANDEYAN, WARUNGBOTO DAN TOTAL KECAMATAN UMBULHARJO
TAHUN 1985 SAMPAI DENGAN TAHUN 2000

	1985				1990				1995				2000			
	PN	WI	TA	PE	PN	WI	TA	PE	PN	WI	TA	PE	PN	WI	TA	PE
Sorosutan	838	136	114	54	690	191	103	63	1016	246	92	72	1623	100	56	1503
Pandeyan	369	893	55	66	377	1077	54	112	713	1261	53	157	3169	1384	67	36
Warungboto	684	53	174	36	466	99	184	43	908	144	193	49	1057	250	189	129
Kecamatan	4412	2525	801	364	3577	3189	795	506	6153	3853	789	649	13648	4046	728	3892

Sumber: Monografi kelurahan, BPS kota Yogyakarta

PN = PNS, ABRI, Pegawai Swasta
Wi = Wiraswasta

TA = Petani dan Buruh tani
PE = Pertukangan



GAMBAR 3. 15.
GRAFIK MATA PENCAHARIAN PENDUDUK DI KELURAHAN SOROSUTAN, PANDEYAN, WARUNGBOTO DAN TOTAL KECAMATAN UMBULHARJO TAHUN 1985 SAMPAI DENGAN TAHUN 2000

1.1. Perkembangan Jumlah Pegawai .

Yang dimaksud pegawai disini adalah pegawai Negeri, ABRI dan Pegawai Swasta. Jumlah pegawai terbesar adalah di kelurahan Sorosutan (838 orang, 1985), (690 orang, 1990), (1016 orang, 1995) dan bergeser ke kelurahan Pandeyan di tahun 2000 (3169 orang). Dengan luas wilayah yang hanya 82.14 % nya kelurahan Sorosutan, Penduduk di kelurahan Pandeyan ternyata memiliki jumlah pegawai yang lebih banyak di tahun 2000. Hal ini mengindikasikan kesempatan kerja yang lebih besar dalam sektor kepegawaian di kelurahan Pandeyan dibanding dengan kelurahan Sorosutan dan Warungboto. Bila dibandingkan dengan seluruh pegawai di kecamatan akan bernilai 23.22% nya, sementara luas wilayahnya

adalah 17.02% dibandingkan dengan luas total Kecamatan. Hal ini mengindikasikan bahwa kesempatan kerja di kelurahan ini tergolong “papan atas” di kecamatan Umbulharjo.

Dalam gambar 3.15 terlihat perkembangan jumlah pegawai dari tahun 1985 sampai dengan tahun 2000 baik di kelurahan Sorosutan, Pandeyan dan Warungboto maupun di kecamatan Umbulharjo. Pola perkembangan pegawai ini cenderung mendekati pola Parabolik dengan puncak bawah disekitar tahun 1990, yang berarti bahwa pertumbuhan pegawai di kawasan penelitian mengalami akselerasi pertumbuhan pangkat dua sejak tahun 1990. Dari data pegawai yang didapat dari kelurahan, kecamatan dan BPS ini tidak terlihat adanya dampak krisis ekonomi di tahun 1997.

1.2. Perkembangan Wiraswasta.

Yang dimaksud dengan wiraswasta adalah pedagang, tenaga ahli mandiri dan pengusaha. Jumlah penduduk yang bekerja dengan berwiraswasta terbesar terletak di kelurahan Pandeyan dari tahun 1985 (893 orang) sampai dengan tahun 2000 (1.384 orang).

Perkembangan jumlah wiraswasta di tiga kelurahan mempunyai ciri yang hampir sama, yaitu Linier dengan sloope yang kecil saja, bahkan di kelurahan Sorosutan cenderung menurun sejak tahun 1995. Dari gambar 3.14 pada bahasan wiraswasta ada sedikit tergambar titik balik di tahun 1995. Hal ini berarti bahwa didalam sektor wiraswasta, boleh dibilang di tiga kelurahan ini maupun kecamatan secara umum sudah mengalami perlambatan pertumbuhan. Beberapa hal yang bisa menjadi penyebabnya adalah terjadinya krisis moneter sejak tahun 1997, adanya kebijakan (secara makro) yang tidak kondusif dalam pengaturan perniagaan dan lain sebagainya.

Untuk mengetahui lebih detail masalah ini diperlukan penelitian yang lebih *intens*.

1.3. Perkembangan Pertanian.

Yang dimaksud dengan pertanian adalah usaha usaha dalam bidang agraria yang

antara lain persawahan, peternakan, perkebunan, beruh buruh tani, perkebunan dan sebagainya. Perkembangan jumlah penduduk yang bergerak didalam bidang pertanian praktis mengalami penyusutan sejak tahun 1970. Hal ini adalah konsekwensi logis pada daerah pinggiran (peri-peri) di kota yang sedang berkembang. Warungboto adalah kelurahan yang memiliki jumlah penduduk terbesar yang bergerak dibidang pertanian. (174 orang, 1985), (184 orang, 1990), (193 orang, 1995) dan (189 orang, 2000). Hal ini tidak tercermin pada peta wilayahnya, dimana daerah ini mendapatkan pengaruh yang besar dari adanya terminal bus Umbulharjo dan pabrik susu Saridele, Angka angka diatas berarti didominasi oleh jumlah buruh pertanian dan karyawan kebun binatang Gembiraloka.

Perkembangan usaha pertanian paling parah terletak di kelurahan Pandeyan, dengan jumlah yang *stagnant* (55 orang, 1985)(54 orang, 1990)(53 orang, 1995)(67 orang, 2000). Dalam gambar 3.15. bahasan pertanian, grafik hampir tak terbaca karena hampir “menyentuh dasar acuan”.

Perkembangan usaha-usaha pertananian ini memberikan bukti kuat akan kebenaran judul tesis ini, dimana pertumbuhan negatif dari usaha pertanian memperlihatkan bahwa terjadi pergeseran mata pencaharian penduduk dari basis agraria menjadi non agraria di kawasan terminal bus Umbulharjo.

1.4. Perkembangan Pertukangan.

Yang dimaksud dengan pertukangan adalah usaha-usaha dalam bidang jasa-jasa konstruksi. Sebenarnya pertukangan ini salah satu bentuk dari wiraswasta, dikarenakan sumber data membedakannya dengan yang lain maka dalam tesis ini juga dibahas secara tersendiri, disamping juga karena maraknya industri konstruksi dan hubungan yang khas antara buruh konstruksi dan majikan. Kekhasan hubungan tersebut adalah bahwa jalinan ikatan yang sangat longgar antara buruh dengan pemilik pekerjaan sehingga buruh

konstruksi ini didata tersendiri, tidak didalam kelompok buruh.

Kelurahan dengan penduduk terbanyak yang bekerja sebagai tukang adalah di Pandeyan (66 orang, 1985), (112 orang, 1990)(157 orang,1995) dan di Kelurahan Sorosutan padatahun 2000 (1503 orang). Sektor pertukangan ini mengalami perkembangan positif dengan pola hampir linear. Lonjakan besar terjadi di sorosutan di tahun 2000. Hal ini mengindikasikan adanya pekerjaan konstruksi dalam skala besar di Kelurahan Sorosutan.

Dari survei primer diketahui bahwa pekerjaan konstruksi ini adalah menjamurnya bisnis perumahan skala kecil yang dilakukan oleh pengembang skala kecil. Pilihan pengembang ini berkaitan dengan harga tanah yang relatif murah di kelurahan ini, masih dekat dengan pusat kota dan juga dekat dengan terminal.

2. Komposisi Mata Pencarian Penduduk.

Komposisi mata pencarian penduduk di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, Warungboto dan Kecamatan Umbulharjo dari tahun 1985 sampai dengan tahun 2000 disajikan pada tabel 3.11 dan tabel 3.12

TABEL 3.11
PERKEMBANGAN MATA PENCAHARIAN PENDUDUK DI KELURAHAN
SOROSUTAN, PANDEYAN DAN WARUNGBOTO TAHUN 1985 SAMPAI
DENGAN TAHUN 2000

Kelurahan	1985				1990				1995				2000			
	PN	WI	TA	PE	PN	WI	TA	PE	PN	WI	TA	PE	PN	WI	TA	PE
Sorosutan	838	136	114	54	690	191	103	63	1016	246	92	72	1623	100	56	1503
Pandeyan	369	893	55	66	377	1077	54	112	713	1261	53	157	3169	1384	67	36
Warungboto	684	53	174	36	466	99	184	43	908	144	193	49	1057	250	189	129
Kecamatan	4412	2525	801	364	3577	3189	795	506	6153	3853	789	649	13648	4046	728	3892

Sumber: Monografi kelurahan, BPS kota Yogyakarta

Keterangan:

PN= Pegawai Negeri, Swasta, ABRI

WI= Wiraswasta

TA= Tani

PE= Pertukangan

TABEL 3.12
PERKEMBANGAN MATA PENCAHARIAN PENDUDUK DI KELURAHAN
SOROSUTAN, PANDEYAN DAN WARUNGBOTO TAHUN 1985 SAMPAI
DENGAN TAHUN 2000 DALAM PROSEN

	1985				1990				1995				2000			
	PN	WI	TA	PE	PN	WI	TA	PE	PN	WI	TA	PE	PN	WI	TA	PE
Sorosutan	73	12	10	5	66	18	10	6	71	17	6	5	49	3	2	46
Pandeyan	27	65	4	5	23	67	3	7	33	58	2	7	68	30	1	1
Warungboto	72	6	18	4	59	12	23	5	70	11	15	4	65	15	12	8
Kecamatan	54	31	10	4	44	40	10	6	54	34	7	6	61	18	3	17

Sumber: Analisa

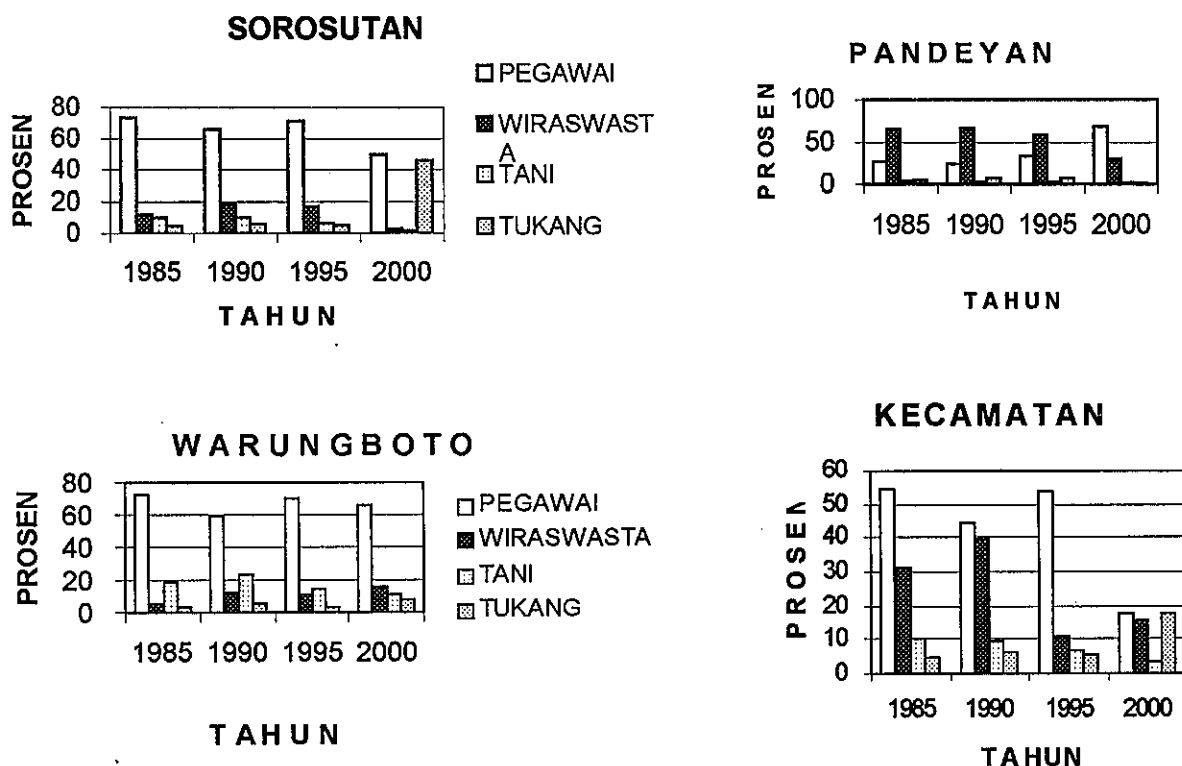
Keterangan:

PN= Pegawai Negeri, Swasta, ABRI

TA= Tani

WI= Wiraswasta

PE= Pertukangan



GAMBAR 3.16.
GRAFIK KOMPOSISI MATA PENCAHARIAN PENDUDUK DI KELURAHAN
SOROSUTAN, PANDEYAN, WARUNGBOTO DAN TOOTAL KECAMATAN
TAHUN 1985 SAMPAI DENGAN TAHUN 2000

Profesi pegawai mendominasi di Kelurahan Sorosutan dan Warungboto sebesar 73% dan 72% di tahun 1985, 66% dan 59% di tahun 1990, 71% dan 70% di tahun 1995, 49% dan 65% di tahun 2000. Sedang di Kelurahan Pandeyan dominasi profesi adalah Wiraswasta 65% di tahun 1985, 67% di tahun 1990, 58% di tahun 1995 dan bergeser menjadi urutan kedua (30%) setelah pegawai (68%) di tahun 2000.

Profesi paling sedikit yang berada di Kelurahan Warungboto dan Sorosutan adalah Pertukangan (4% dan 5%). Sedang di Kelurahan Pandeyan profesi paling sedikit adalah Pertanian sebesar 4% di tahun 1985, sedang perkembangan sampai dengan tahun 2000 profesi paling sedikit di kelurahan Sorosutan dan Pandeyan adalah pertanian sebesar 2% dan 1%

Dari data diatas dapat disimpulkan bahwa porsi profesi terbesar adalah pegawai (non pertanian), sedang porsi terkecil adalah pertanian dalam kurun waktu dari tahun 1985 sampai dengan tahun 2000.

3.6. Transportasi

Aktivitas transportasi disini difokuskan pada dua hal, pertama adalah prasarana perhubungan yang berupa perkembangan jalan dan jumlah angkutan kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang mengangkut manusia dan barang, yaitu mobil, bus dan truk

3.6.1. Prasarana Perhubungan

Pembahasan mengenai prasarana perhubungan disini dibatasi mengenai prasarana perhubungan yang berupa jalan. Dalam overlay peta tahun 1970, tahun 1986 dan tahun 1996 terlihat bahwa tidak ada penambahan panjang jalan di daerah penelitian, sedang dari survei sekunder ternyata bahwa penambahan panjang jalan hanyalah kelas lokal saja. Hal ini ada dua kemungkinan, pertama adalah bahwa kebutuhan akan jalan sudah mencukupi, sedang kemungkinan kedua adalah kurang tanggapnya pemerintah dalam menyediakan prasarana

perekonomian ini. Perkembangan prasarana berupa jalan didalam tiga kelurahan wilayah penelitian disajikan pada tabel 3.13. sebagai berikut:

TABEL 3.13
PERKEMBANGAN PANJANG JALAN DI KELURAHAN SOROSUTAN,
PANDEYAN DAN WARUNGBOTO
TAHUN 1985 SAMPAI DENGAN TAHUN 2000

	1985				1990				1995				2000			
	L	K	P	N	L	K	P	N	L	K	P	N	L	K	P	N
Sorosutan	13.24	0.0	0.0	0.5	14.62	0.0	0.0	0.5	15.99	0.0	0.0	0.5	16.20	1.0	0.0	0.5
Pandeyan	3.50	10.0	3.0	3.0	5.25	10.0	3.0	3.0	7.00	10.0	3.0	3.0	7.00	10.0	3.0	3.0
Warungboto	4.22	1.1	4.0	0.5	4.44	1.1	4.0	0.5	4.65	1.1	4.0	0.5	4.65	1.1	4.0	0.5
Kecamatan	49.00	26.0	16.0	9.0	57.00	26.0	16.0	9.0	64.00	26.0	16.0	9.0	65.00	28.0	16.0	9.0

Sumber: Monografi Kelurahan.

Keterangan:

Satuan : Km

L= Lokal P= Propinsi

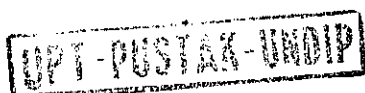
K= Kabupaten N= Nasional

Dari Tabel 3.13 Diatas terlihat bahwa dalam kurun waktu terakhir tidak ada lagi pertumbuhan panjang jalan di kelurahan Pandeyan dan Kelurahan Warungboto. Sedang di Sorosutan pertumbuhan jalan lokal masih terjadi sebesar 0.23 km dari tahun 1995 sampai dengan tahun 2000. Perkembangan untuk jalan berupa peningkatan mutu perkerasan dan penambahan lebar jalan.

Perkembangan panjang jalan ini mengindikasikan bahwa penyediaan dari segi prasarana jalan tidak ada penambahan panjang yang dilakukan oleh pemerintah, kecuali sedikit di kelurahan Sorosutan disebabkan oleh:

- Kebutuhan panjang jalan sudah mencukupi atau,
- Adanya kendala besar dalam membuat jalan baru, yaitu dalam hal penyediaan dana untuk pembebasan tanah.

Dari survey primer diketahui bahwa kebutuhan panjang maupun lebar jalan di kawasan terminal bus Umbulharjo sudah mencukupi, dengan bukti sedikitnya kemacetan



yang terjadi. Mutu perkerasan jalanpun sudah sangat baik bila dibandingkan dengan mutu perkerasan jalan di kota-kota yang berada di propinsi tetangga.

Biaya pembebasan tanah yang sangat mahal guna penambahan panjang jalan di kawasan penelitian ini membuktikan bahwa kawasan ini telah benar benar menjadi *urban*. Dalam tesis ini tidak dilakukan penelitian maupun pembahasan masalah harga tanah untuk mempertajam fokus bahasan mengenai pertumbuhan dan perkembangan perkotaan.

3.6.2. Perkembangan Kendaraan Bermotor

Pembahasan mengenai perkembangan kendaraan bermotor ini dibatasi pada kendaraan dengan roda empat atau lebih, yaitu mobil, bus dan truk. Banyaknya mobil, bus dan truk di kelurahan Sorosutan, Pandeyan dan Warungboto, dengan bahan perbandingan di kecamatan Umbulharjo disajikan dalam tabel 3.13. dibawah ini.

TABEL 3.14.
JUMLAH MOBIL, BUS DAN TRUK DI KELURAHAN SOROSUTAN, PANDEYAN,
WARUNGBOTO DAN TOTAL KECAMATAN
TAHUN 1985 SAMPAI DENGAN TAHUN 2000

No	KELURAHAN	1985			1990			1995			2000		
		M	B	T	M	B	T	M	B	T	M	B	T
1	Sorosutan	56	3	0	129	9	4	201	14	7	220	14	7
2	Pandeyan	12	22	14	86	50	15	159	65	15	45	75	14
3	Warungboto	78	1	4	90	3	4	101	4	4	211	4	4
	KECAMATAN	431	29	28	854	72	35	1277	106	41	1355	110	37

Sumber: Monografi Kelurahan. 1985, 1990, 2000

Keterangan:

M= Mobil

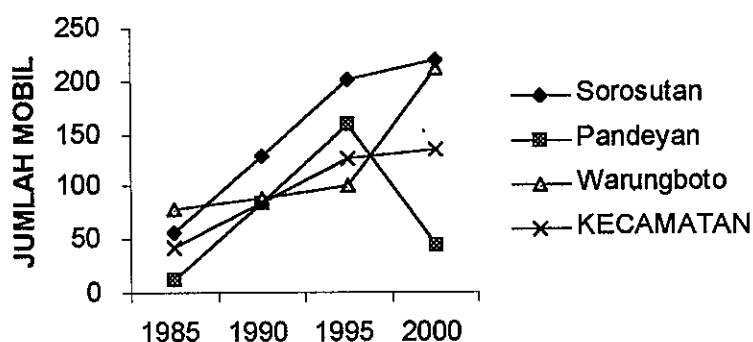
B= Bus

T= Truk

1. Sebaran dan Perkembangan Mobil

Jumlah dan perkembangan kendaraan bermotor roda 4 jenis mobil tersebar dengan jumlah terbanyak di Kelurahan Warungboto (78 buah di tahun 1985), Sorosutan (129 buah di tahun 1990), (201 buah di tahun 1995) dan (220 buah di tahun 2000). Pergeseran jumlah

mobil terbanyak dari Kelurahan Warungboto ke kelurahan Sorosutan ini setara dengan luas wilayahnya. Arti dari pergeseran ini adalah mulai meratanya kendaraan jenis mobil yang digunakan oleh masyarakat, yang berarti bahwa efek perkotaan ini juga mulai menyebar. Untuk lebih jelasnya perhatikan gambar 3.16. tentang sebaran penggunaan mobil beserta perkembangannya di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan, Warungboto dan Kecamatan Umbulharjo.



Keterangan:
Jumlah mobil di kecamatan 1: 10

GAMBAR 3.17

SEBARAN DAN PERKEMBANGAN MOBIL DI KELURAHAN SOROSUTAN, PANDEYAN, WARUNGBOTO DAN TOTAL KECAMATAN TAHUN 1985 SAMPAI DENGAN TAHUN 2000

Dari gambar 3. 16 terlihat bahwa perkembangan Jumlah mobil di Sorosutan dan kecamatan sudah mulai mendekati titik puncak di tahun 2000, bahkan di kelurahan Pandeyan terjadi penurunan jumlah mobil secara tajam dari tahun 1995 sampai dengan tahun 2000, sedang di kelurahan Warungboto masih mengalami akselerasi pertumbuhan yang mengesankan di tahun 2000. Hal ini bisa ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- Dikelurahan Sorosutan maupun secara umum di Kecamatan Umbulharjo penambahan jumlah mobil sudah mendekati titik maksimalnya, yang berarti proses

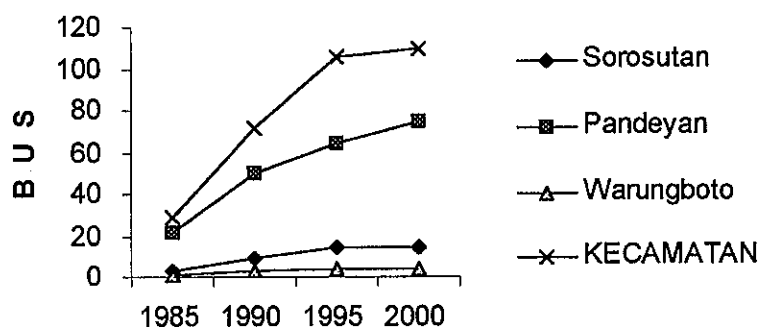
urbanisasi sudah mendekati jenuh mengingat mobil ini sebagian besar dimiliki oleh penduduk dengan keperluan untuk transportasi pribadi, sedang di Kelurahan Warungboto adanya pertumbuhan yang positif mengindikasikan bahwa kelurahan ini menjadi tujuan untuk bermukim bagi pemilik mobil.

- Jumlah mobil di Kelurahan Pandeyan mengalami penurunan yang tajam, seiring dengan penambahan jumlah bus yang dimiliki kelurahan ini (pembahasan mengenai bus disajikan setelah pembahasan mengenai mobil) mengindikasikan bahwa terjadi eksodus penduduk bermobil ke wilayah lain karena keberadaan terminal yang tidak nyaman untuk tempat hunian bagi sebagian penduduk bermobil. Atau juga bisa berarti bahwa terjadi proses komersialisasi kendaraan dengan cara menggantinya dengan jenis bus.

2. Sebaran dan Perkembangan kendaraan Bus

Jumlah dan perkembangan kendaraan jenis bus didominasi oleh Kelurahan Pandeyan dengan jumlah 22 buah (1985), 50 buah (1990), 65 buah (1995) dan 75 buah (2000). Bila dibandingkan dengan total kecamatan, 68.18 % di tahun 2000 kendaraan bus berada di kelurahan ini, bisa diibaratkan bahwa kelurahan Pandeyan adalah "Garasi bus" bagi Kecamatan Umbulharjo atau bahkan kota Yogyakarta. Hal ini berkaitan dengan keberadaan terminal bus di kelurahan ini. Perhatikan gambar 3.17

Perkembangan bus di kelurahan Pandeyan mengikuti pola hyperbolic dengan puncak akan terjadi disekitar tahun 2005. Dapat dilihat di gambar 3.17 bahwa walaupun penambahan jumlah bus terus terjadi, trend pertumbuhannya menunjukkan telah terjadi perlambatan sejak tahun 1990.



GAMBAR 3.18

GRAFIK KOMPOSISI DAN PERKEMBANGAN BUS DI KELURAHAN SOROSUTAN, PANDEYAN, WARUNGBOTO DAN TOTAL KECAMATAN TAHUN 1985 SAMPAI DENGAN TAHUN 2000

Dari data diatas didapat kajian sebagai berikut:

Kelurahan Pandeyan adalah kawasan yang paling diminati sebagai tempat usaha transportasi kendaraan bus dari tahun 1985(76.86%) sampai dengan tahun 2000 (68.18).

Kelurahan Sorosutan dan Warungboto adalah tempat alternatif untuk pangkalan bus.

3.7. Pemanfaatan Peta

Peta digunakan untuk mengetahui pertumbuhan maupun perkembangan perkotaan di kawasan penelitian. Pada peta nampak pertumbuhan dan perkembangan lahan terbangun lebih cepat pada tempat-tempat dimana akses/ prasarana mobilitas / jalan terpenuhi. Adapun peta yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Peta Pemanfaatan Lahan tahun 1970.

Peta pemanfaatan lahan di tahun 1970 ini dalam pengukurannya menggunakan alat ukur sederhana yaitu teodolit, walaupun demikian, presisinya luar biasa.

2. Peta Pemanfaatan Lahan tahun 1986.

Peta pemanfaatan lahan tahun 1986 ini dalam proses pembuatannya dilakukan secara fotogrametis dari foto udara pada tahun 1986. Peta yang diolah adalah peta garis hasil olahan foto udara oleh Bappeda kota Yogyakarta.

3. Peta Pemanfaatan Lahan tahun 1996.

Peta yang diolah adalah peta mosaik hasil dari foto udara. Peta pemanfaatan lahan tahun 1996 ini dalam proses pembuatannya dilakukan secara fotogrametis dari foto udara pada tahun 1996.

Dari analisa peta didapat pengelompokan data sebagai berikut:

1. Lahan terbuka

Lahan terbuka sebagian besar dibudidayakan sebagai lahan persawahan, dalam tampilan peta diberi warna hijau. Penampakan lahan terbuka di dalam peta sangat khas, yaitu terbuka, terlihat pola pematang yang membentuk konfigurasi pola irigasi teknis.

2. Bangunan Umum.

Bangunan umum yang terdiri dari kantor-kantor pemerintahan, sekolah Puskesmas dan sebagainya. Luas bangunan maupun tanah tidak memiliki ciri khusus sehingga tidak bisa diidentifikasi.

3. Lahan Pemukiman

Dalam pembuatan peta pemanfaatan lahan, lahan pemukiman diberi warna krem. Lahan pemukiman nampak dengan jelas dengan ciri skala bangunannya yang relatif kecil dan beraneka bentuk atap.

4. Lahan Industri.

Pemanfaatan lahan yang digunakan untuk Industri tidak nampak. Dari survei primer maupun sekunder diketahui memang tidak ada Industri dengan skala besar di kawasan penelitian Ring I sampai dengan Ring V yang terletak di wilayah administrasi kelurahan Sorosutan, Pandeyan dan Warungboto di Kecamatan Umbulharjo. Sedang industri kecil dan home industri, secara fisik luas bangunan yang digunakan sama saja dengan bangunan untuk pemukiman sehingga tidak bisa diidentifikasi tersendiri.

5. Lahan Komersial.

Dalam pembuatan peta pemanfaatan lahan, lahan komersial diberi warna biru. Lahan yang digunakan untuk komersial mempunyai ciri khas, yaitu sebagian besar berada di pinggir jalan, solid dan penampakan bangunannya “lebih kotak”

BAB IV

PERUBAHAN PEMANFAATAN RUANG

Untuk mengukur sampai seberapa jauh pengaruh terminal terhadap perubahan pemanfaatan lahan ini maka diadakan penelitian dengan tinjauan sebagai berikut:

1. Perubahan pemanfaatan ruang di kawasan penelitian berdasar data administratif.
Data sekunder dengan memanfaatkan data-data yang didapat dari pencatatan resmi yaitu kelurahan, Kecamatan, BPS dan sebagainya.
2. Perubahan pemanfaatan ruang di kawasan penelitian berdasar foto udara.
3. Perubahan pemanfaatan ruang di kawasan penelitian berdasar penelitian langsung di lapangan.

4.1. Perubahan Pemanfaatan Ruang di Kawasan Penelitian Berdasar Data Administratif

Penelitian dengan menggunakan data primer secara intens dilakukan dengan cara membagi wilayah menjadi beberapa bagian dengan pusat terminal bus Umbulharjo. Lingkaran penelitian tersebut berada pada kelurahan Pandeyan, Warungboto dan Sorosutan. Karena hal tersebut, penelitian perubahan pemanfaatan ruang dari data Sekunder ini meliputi wilayah ketiga kelurahan tersebut.

Setelah berdirinya terminal, maka perubahan pemanfaatan ruang berlangsung cepat, dengan penyusutan pada lahan pertanian untuk kegunaan tempat usaha dan pemukiman. Tabel 4.1. memperlihatkan perubahan pemanfaatan ruang di Kelurahan Pandeyan, Warungboto dan Sorosutan.

TABEL 4.1.
PERUBAHAN PEMANFAATAN RUANG DI KELURAHAN SOROSUTAN,
PANDEYAN DAN WARUNGBOTO (Ha)

JENIS PENGGUNAAN	1985			1990			1995			2000		
	SOR	PAN	WAR	SOR	PAN	WAR	SOR	PAN	WAR	SOR	PAN	WAR
Jalan	5,43	4,30	3,80	5,43	4,30	4,42	5,43	4,30	5,04	5,46	4,30	5,04
Sawah	23,70	37,12	22,12	21,28	35,35	19,81	18,85	33,57	17,50	17,60	18,18	8,10
Bang. Umum	5,00	8,04	4,30	5,00	8,67	4,64	5,00	9,30	4,97	5,00	9,30	4,99
Pemukiman	132,9	44,2	35,0	135,3	64,6	20,3	137,8	85,1	56,92	147,7	98,9	66,3
Kuburan	1,19	1,10	1,20	1,19	1,10	1,20	1,19	1,10	1,20	1,19	1,10	1,20
Industri	4,30	0,21	0,35	4,70	0,51	0,38	5,10	0,80	0,40	5,10	0,81	0,40
Perdagangan	0,50	0,66	0,10	0,55	0,79	0,10	0,60	0,91	0,10	0,60	0,66	0,10

Sumber: Monografi kelurahan 1985, 1990, 1995, 2000

Keterangan:

SOR = Sorosutan
 PAN = Pandeyan
 WAR = Warungboto

Dari berbagai jenis pemanfaatan ruang pada tabel 4.1.diatas beberapa jenis penggunaan yang bersifat umum/ *public used* digabungkan menjadi satu kelompok yaitu kelompok Umum yang terdiri dari dari jalan, bangunan umum, taman rekreasi, olahraga dan kuburan. Setelah data tersebut diatas diolah, ditampilkan pada tabel 4.2. dibawah ini

TABEL 4.2.
DISTRIBUSI DAN PERKEMBANGAN PEMANFAATAN RUANG DI KELURAHAN
SOROSUTAN, PANDEYAN DAN WARUNGBOTO (Ha)

JENIS PENGGUNAAN	1985			1990			1995			2000		
	SOR	PAN	WAR	SOR	PAN	WAR	SOR	PAN	WAR	SOR	PAN	WAR
Sawah	23,70	37,12	22,12	21,28	35,35	19,81	18,85	33,57	17,50	17,60	18,18	8,10
Bang. Umum	11,62	13,44	9,30	11,62	14,07	10,26	11,62	14,70	11,21	11,65	14,70	11,23
Pemukiman	132,9	44,2	35,0	135,3	64,6	46,0	137,8	85,1	56,9	147,7	98,9	66,3
Industri	4,30	0,21	0,35	4,70	0,51	0,38	5,10	0,80	0,40	5,10	0,81	0,40
Perdagangan	0,50	0,66	0,10	0,55	0,79	0,10	0,60	0,91	0,10	0,60	0,66	0,10

Sumber: Analisa

Keterangan:

SOR = Sorosutan PAN = Pandeyan WAR = Warungboto

TABEL 4.3.
DISTRIBUSI DAN PERKEMBANGAN PEMANFAATAN RUANG DI KELURAHAN
SOROSUTAN, PANDEYAN DAN WARUNGBOTO DALAM PROSEN

KELURAHAN	1985			1990			1995			2000		
	SOR	PAN	WAR	SOR	PAN	WAR	SOR	PAN	WAR	SOR	PAN	WAR
Sawah	13.70	38.83	33.07	12.26	30.65	25.89	10.84	24.85	20.32	9.64	13.64	9.40
Bang. Umum	6.72	14.06	13.90	6.70	12.20	13.40	6.68	10.88	13.02	6.38	11.03	13.04
Pemukiman	76.8	46.2	52.4	78.0	56.0	60.1	79.2	63.0	66.1	80.9	74.2	77.0
Industri	2.49	0.22	0.52	2.71	0.44	0.49	2.93	0.59	0.46	2.79	0.61	0.46
Perdagangan	0.29	0.69	0.15	0.32	0.68	0.13	0.34	0.67	0.12	0.33	0.50	0.12

Sumber: Analisa

Keterangan:

SOR = Sorosutan

PAN = Pandeyan

WAR = Warungboto

1. Persawahan

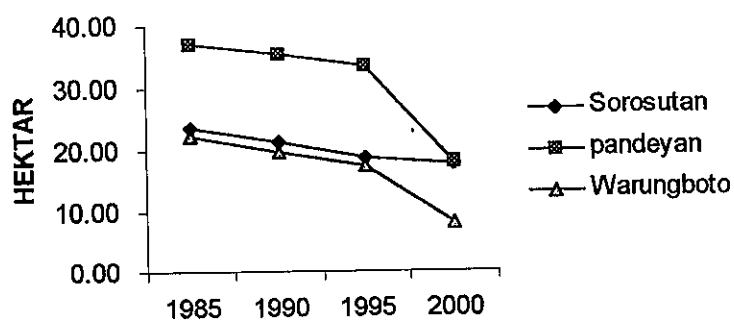
Penggunaan lahan untuk persawahan di Kelurahan Sorosutan, Pandeyan dan Warungboto terus mengalami penyusutan dengan laju ± 1 % setiap tahun sejak dari tahun 1970 sampai dengan tahun 2000.

Penggunaan lahan terbesar yang digunakan untuk persawahan berada di Kelurahan Pandeyan (37.12 Ha, 38.83%, 1985), (35.35Ha, 30.65%, 1990), (33.57Ha, 24.85%, 1995), (18.18Ha, 13.64%, 2000) yang terus mengalami penyusutan sebesar 18.94% dalam kurun waktu 15 tahun dari tahun 1970 sampai dengan tahun 2000 (rata-rata 1.263 Ha setiap tahun). Sedang penggunaan lahan untuk persawahan paling sedikit terletak di kelurahan Warungboto (22.12Ha, 33.07%, 1985), (19.81Ha, 25.89%, 1990), (17.50Ha, 20.32%, 1995), (8.10Ha, 9.4%, 2000) yang juga terus mengalami pertumbuhan negatif dengan laju pertumbuhan negatif sebesar 0.93 Ha setiap tahun. Untuk lebih jelasnya perhatikan gambar 4.1.

Dalam gambar 4.1. terlihat jelas penyusutan yang hampir seragam di tiga kelurahan

tersebut, Hanya di Kelurahan Sorosutan laju penyusutan lahan persawahan berkurang di tahun 1995 sampai dengan 2000.

Dari perkembangan penggunaan lahan untuk persawahan ini dapat dibaca bahwa pengaruh terminal Umbulharjo terbesar di kelurahan pandeyan, lalu berturut turut Warungboto dan Sorosutan.

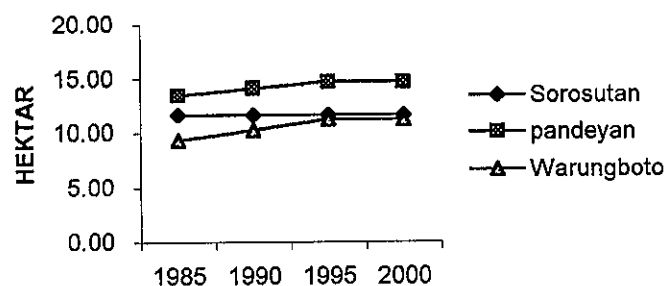


GAMBAR 4.1.
GRAFIK PERKEMBANGAN LAHAN PERSAWAHAN DI KELURAHAN SOROSUTAN, PANDEYAN DAN WARUNGBOTO DARI TAHUN 1985 SAMPAI DENGAN TAHUN 2000

2. Bangunan Umum.

Yang dimaksud dengan bangunan umum dalam tesis ini adalah pemanfaatan lahan untuk kepentingan umum yang antara lain tanah untuk jalan umum, bangunan umum, kuburan, taman rekreasi dan olahraga.

Pemanfaatan lahan untuk bangunan umum paling luas adalah di kelurahan Pandeyan sebesar 13.44 Ha (14.06%, 1985), 14.07 Ha (12.20 %, 1990), 14.7Ha (10.88%, 1995), 14.7 Ha (11.03%, 2000). Hal ini berkaitan langsung dengan keberadaan terminal yang memerlukan bangunan maupun fasilitas umum yang relatif lebih banyak. Untuk lebih jelasnya perhatikan gambar 4.2 sebagai berikut.



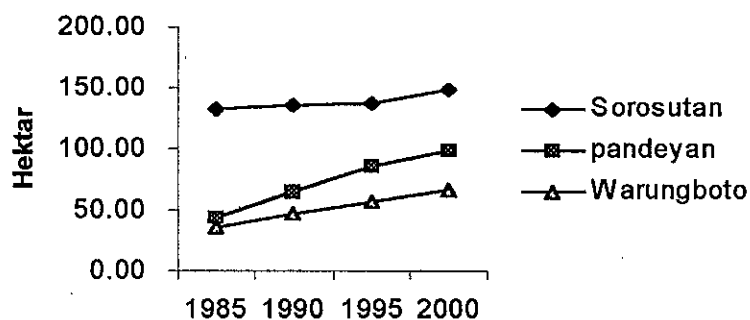
GAMBAR 4.2.
GRAFIK PEMANFAATAN LAHAN UNTUK BANGUNAN UMUM DI
KELURAHAN SOROSUTAN, PANDEYAN DAN WARUNGBOTO
TAHUN 1985 SAMPAI DENGAN TAHUN 2000

Tampak dalam gambar 4.2. bahwa penyediaan lahan untuk fasilitas umum yang dilakukan Pemerintah (Pemerintah daerah) mempunyai perkembangan yang sangat lambat, bahkan di Kelurahan Sorosutan Tidak ada penambahan sama sekali sejak tahun 1985.

3. Lahan Pemukiman

Lahan pemukiman terbesar berada di kelurahan Sorosutan dengan luas (132.9 Ha, 76.8%, 1985), (135.3 Ha, 78%, 1990), (137.8 Ha, 79,20%, 1995), (147.7 Ha, 80.9%, 2000), dengan laju pertumbuhan rata rata 1 Ha pertahun, Sedang laju pertumbuhan paling tinggi terletak di kelurahan Pandeyan dengan laju pertumbuhan rata-rata 3.65 Ha setiap tahun. Perhatikan Gambar 3.20 dibawah.

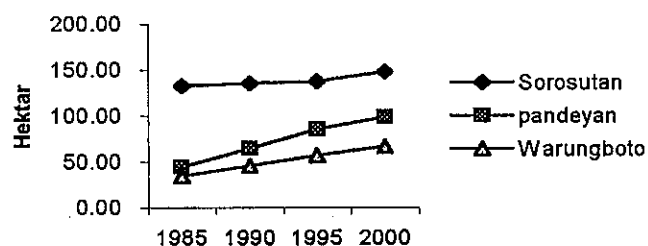
Pola pertumbuhan pemanfaatan lahan untuk pemukiman di kelurahan Pandeyan mengikuti pola Hyperbolic dengan pertumbuhan yang sudah mendekati puncak di tahun 2000, sedang pola pertumbuhan di kelurahan Warungboto cenderung linear dengan gradient yang konstan.



GAMBAR 4.3.
GRAFIK PEMANFAATAN LAHAN UNTUK PEMUKIMAN DI KELURAHAN
SOROSUTAN PANDEYAN DAN WARUNGBOTO DARI TAHUN 1985 SAMPAI
DENGAN TAHUN 2000

4. Perkembangan Lahan Industri

Perkembangan Industri ditiga kelurahan tidak begitu baik, hanya menempati lahan yang kecil saja (tidak sampai 0.5 % dari luas masing masing kelurahan kecuali di Sorosutan dengan angka kurang dari 3 % dalam kurun waktu tahun 1970 sampai dengan tahun 2000) dengan prospek yang kurang baik mengingat angka pertumbuhan yang rendah. Gambar 4.4. memperlihatkan grafik pertumbuhan industri dan perkembangannya.

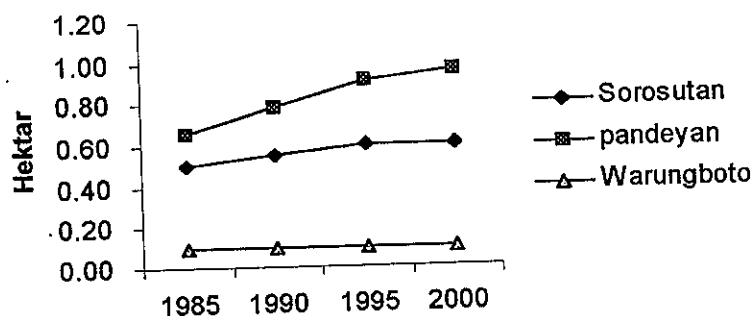


GAMBAR 4.4.
GRAFIK PEMANFAATAN LAHAN UNTUK INDUSTRI DI KELURAHAN
SOROSUTAN PANDEYAN DAN WARUNGBOTO DARI TAHUN 1985 SAMPAI
DENGAN TAHUN 2000

5. Perkembangan Lahan Komersial (Perdagangan).

Permanfaatan lahan untuk Komersial (perdagangan) terbesar terletak di Kelurahan Pandeyan, sebesar 0.66 Ha (0.69%, 1985), 0.79Ha (0.68%, 1990), 0.91 Ha (0.67%, 1995) dan 0.96 (0.72%, 2000). Walaupun bila dibandingkan dengan luas wilayahnya adalah kecil saja, tetapi perdagangan ini berperan basar dalam kelangsungan perekonomian diwilayah pengaruhnya.

Pertumbuhan dan perkembangan perdagangan di kawasn penelitian bisa dilihat pada gambar 4.5. dibawah.



GAMBAR 4.5.
GRAFIK PERTUMBUHAN DAN PERKEMBANGAN UNTUK PERDAGANGAN DI
KELURAHAN SOROSUTAN PANDEYAN DAN WARUNGBOTO DARI TAHUN
1985 SAMPAI DENGAN TAHUN 2000

Dari gambar 4.5. terlihat bahwa pengaruh terminal sangat kuat di Kelurahan Pandeyan, dengan pertumbuhan lahan perdagangan yang relatif lebih baik daripada dua kelurahan yang lain.

Pola pertumbuhan mengikuti pola *hyperbolic* dengan gradien positif yang terus turun dari tahun 1985 sampai dengan tahun 2000. Patut diduga bahwa penurunan gradien ini

diakibatkan oleh krisis ekonomi.

4.2. Perubahan Pemanfaatan Ruang di Kawasan Penelitian Berdasarkan Peta.

Untuk mengukur sampai seberapa jauh pengaruh terminal terhadap perubahan pemanfaatan ruang ini maka dibuat segmen-segmen penelitian yang berupa lingkaran dengan diameter 400 m¹, 800 m¹, 1200 m¹, 1600 m¹ dan 2000 m¹ dengan pusat terminal. Penelitian secara *time series* ini dimulai dari sebelum adanya terminal (1970), selama beroperasinya terminal (dipaki peta tahun 1986) sampai dengan tahun 1996.

4.2.1. Perkembangan Lahan Terbuka

Lahan terbuka selalu mengalami pertumbuhan negatif (penyusutan) dari tahun 1970 (dan tahun-tahun sebelumnya) sampai dengan tahun 1996. Hal ini mengindikasikan dinamika pembangunan perkotaan yang memerlukan lahan guna memenuhi kebutuhan akan infrastruktur maupun bangunan lain pada umumnya. Perkembangan lahan terbuka ditampilkan pada tabel 4.4.

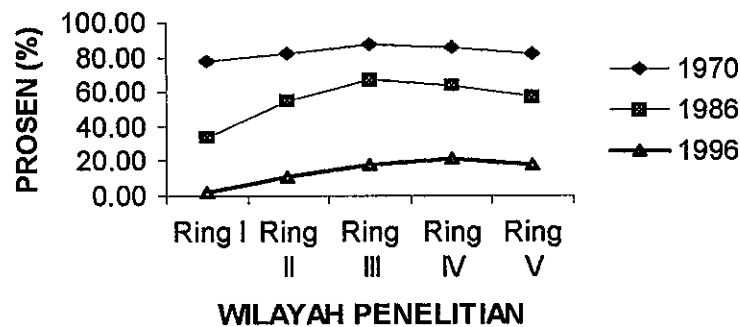
TABEL 4.4.
PERKEMBANGAN LAHAN TERBUKA DIWILAYAH PENELITIAN DARI TAHUN
1970 SAMPAI DENGAN TAHUN 1996

Ring	Range	Luas Ring	1970		1986		1996		1970-1986	1986-1996
	m	m ²	m ²	%	m ²	%	m ²	%	%/th	%/th
R1	100	31,415.93	24,572.98	78.22	10,686.43	34.02	503.45	1.60	-2.76	-3.24
R2	200	125,663.71	103,183.18	82.11	69,053.55	54.95	13,603.73	10.83	-1.70	-4.41
R3	300	262,743.34	229,689.62	87.42	176,467.64	67.16	46,228.20	17.59	-1.27	-4.96
R4	400	502,654.82	429,396.87	85.43	318,823.05	63.43	107,721.26	21.43	-1.37	-4.20
R5	500	785,398.16	646,407.63	82.30	453,802.25	57.78	135,925.57	17.31	-1.53	-4.05

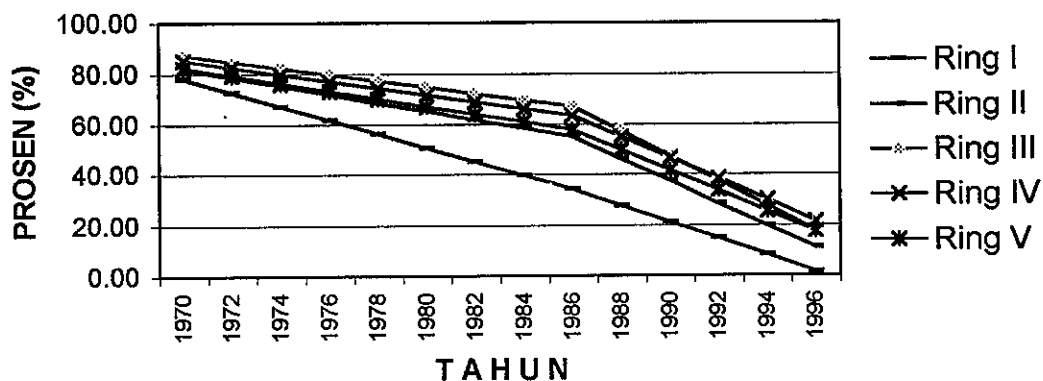
Sumber: Interpretasi peta

Dari tabel 4.4. terlihat bahwa di tahun 1970, 83.92% lahan di kawasan penelitian adalah lahan terbuka. Penyusutan berlangsung kurang lebih 1.48% setiap tahun sampai dengan tahun 1986 dan berlangsung lebih cepat lagi, yaitu 2.24% setiap tahun. Laju penyusutan lahan

terbuka ditampilkan dalam gambar 4.7. sedang komposisi lahan tak terbangun disetiap ring penelitian disajikan pada gambar 4.6. sebagai berikut.



GAMBAR 4.6. ⁴⁵
KOMPOSISI DAN PERKEMBANGAN LAHAN TERBUKA DIWILAYAH PENELITIAN DARI TAHUN 1970 SAMPAI DENGAN TAHUN 1996



GAMBAR 4.7.
LAJU PENYUSUTAN LAHAN TERBUKA DIWILAYAH PENELITIAN DARI TAHUN 1970 SAMPAI DENGAN TAHUN 1996

Terlihat bahwa Lahan terbuka di Ring I hampir sama dengan Ring V di tahun 1970. Hal ini terjadi berkat jalan penghubung Kraton – Kotagede dan jalur Alternatif Jogja- Solo di tahun 1970. Progres dari penyusutan lahan terbuka nampak jelas dari tahun 1970 sampai

dengan tahun 1996, dengan perincian penyusutan lahan ditampilkan dalam tabel 4.4.

Pengaruh terminal tampak jelas dengan “keseimbangan” yang bergeser kekiri (kearah Ring I) hingga di Ring I praktis lahan terbuka sudah habis di tahun 1996 (1.60%)

4.2.2. Pertumbuhan Lahan Pemukiman

Lahan yang digunakan untuk pemukiman dibedakan dengan lahan yang digunakan untuk kegiatan komersial, walaupun pada kenyataannya, lahan yang dipergunakan untuk kegiatan komersial juga sekaligus digunakan untuk lahan hunian. Penampakan warna krem di peta tahun 1970 tidak dominan, Lebih mengelompok di jalan-jalan utama yaitu jalan Tamansiswa, Jalan Kusumanegara dan di Kotagede.

Dari interpretasi peta didapat hasil yang disajikan pada tabel 4.5.sebagai berikut

TABEL 4.5.
PERTUMBUHAN LAHAN PEMUKIMAN DIWILAYAH PENELITIAN DARI
TAHUN 1970 SAMPAI DENGAN TAHUN 1996

Ring	Range	Luas Ring m ²	1970		1986		1996		1970-1986	1986-1996
			m ²	%	m ²	%	m ²	%	%/th	%/th
R1	100	31,415.93	5,915.17	18.83	13,687.57	43.57	18,747.81	59.68	1.55	1.61
R2	200	125,663.71	20,697.32	16.47	49,578.14	39.45	96,836.98	77.06	1.44	3.76
R3	300	262,743.34	30,623.78	11.66	80,010.97	30.45	204,724.14	77.92	1.17	4.75
R4	400	502,654.82	68,821.07	13.69	178,056.04	35.42	384,959.61	76.59	1.36	4.12
R5	500	785,398.16	128,663.56	16.38	320,902.26	40.86	637,876.12	81.22	1.53	4.04

Sumber : interpretasi peta

Dari tabel 4.5. diatas terlihat bahwa kepadatan tertinggi di tahun 1970 (18.83%) dan di tahun 1986 (43.57%) terletak di Ring I, sedang di tahun 1996 kepadatan tertinggi terletak di Ring V (81.22%). Bisa disimpulkan bahwa pengaruh terminal terhadap pertumbuhan pemukiman mengalami pergeseran kearah luar.

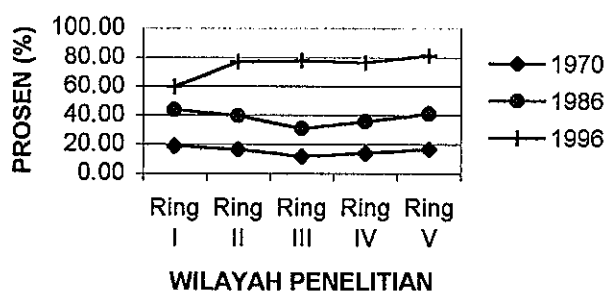
Kepadatan terendah di tahun 1970 (11.66%) dan di tahun 1986 (30.45%) terletak di Ring III, sedang kepadatan terendah di tahun 1996 terletak di Ring I (59.68%). Hal ini

menandakan bahwa di Ring I (pusat terminal) terdapat hal-hal yang membuat tidak nyaman untuk kawasan hunian.

Rata-rata laju pertumbuhan tercepat dari tahun 1970 sampai dengan tahun 1986 sebesar 1.55% setiap tahun terletak di Ring I, sedang laju pertumbuhan tercepat dari tahun 1986 sampai dengan tahun 1996 sebesar 4.75% setiap tahun terletak di Ring III. Hal ini menandakan bahwa pertumbuhan yang ditimbulkan oleh Terminal mulai menyebar kearah luar sampai dengan Ring III dengan akselerasi yang melebihi Ring I sejak tahun 1986. Hal ini akibat dari :

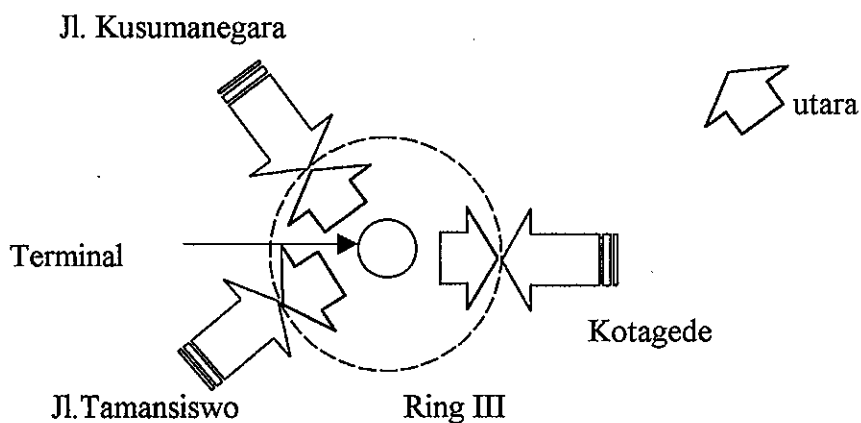
1. Daerah Ring I sudah jenuh.
2. Akses (keterjangkauan) di Ring III yang tidak jauh berbeda dengan pusat terminal
3. Masih tersedianya lahan terbuka sampai dengan Ring III.
4. Harga lahan yang lebih murah.

Dari gambar 4.8. dibawah tentang distribusi pemanfaatan lahan untuk pemukiman dari tahun 1970 sampai dengan tahun 1986 terlihat bahwa kekuatan gaya sentrifugal (*spread effect*) dari terminal hanya sampai di Ring III, Ring IV dan selanjutnya adalah peri-peri dari pusat pertumbuhan disekeliling terminal. Walaupun demikian, setelah berfungsinya terminal sampai dengan tahun 1986, pertumbuhan di terminal lebih tinggi dibandingkan dengan pusat pertumbuhan sekitarnya. Hal ini nampak dari lebih tingginya kepadatan lahan pemukiman sejak tahun 1970 sampai dengan tahun 1986.



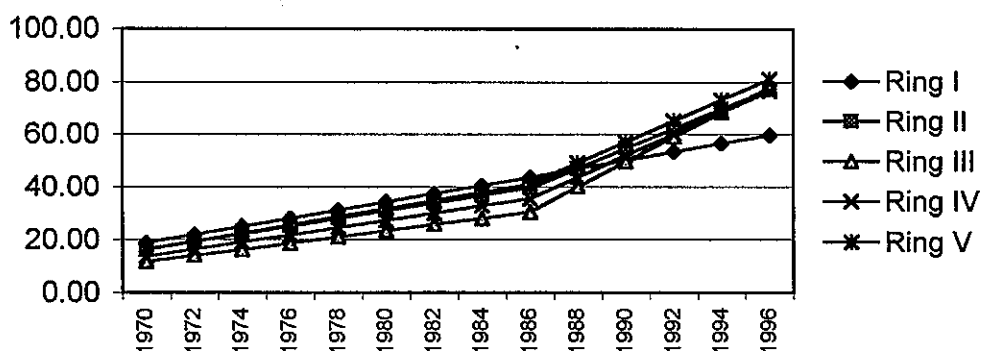
GAMBAR 4.8.
PERKEMBANGAN LAHAN UNTUK PEMUKIMAN DARI TAHUN 1970 SAMPAI DENGAN TAHUN 1996

Sejak tahun 1986 sampai dengan tahun 1996, gaya sentripetal Terminal ini mengecil sehingga pertumbuhan pemukiman berlangsung lambat. Ring III ternyata lebih terpengaruh adanya pusat pertumbuhan lain disekitar terminal.



GAMBAR 4.9.
GAYA SENTRIFUGAL DI KAWASAN TERMINAL UMBULHARJO

Gambar 4.9 mengilustrasikan bekerjanya gaya sentrifugal yang terjadi di kawasan terminal. Gaya sentrifugal yang tidak seimbang telah menggeser garis keseimbangan dimana garis tersebut terletak di Ring III dari tahun 1970 sampai dengan tahun 1986 bergeser ke Ring I tahun 1996.



GAMBAR 4.10.
GRAFIK LAJU PERTUMBUHAN PEMANFAATAN LAHAN PEMUKIMAN

4.2.3. Pertumbuhan Lahan Komersial

Penggunaan lahan untuk kegiatan komersial adalah rata-rata 1.17% dari total wilayah Ring penelitian. Walaupun menempati ruang yang kecil saja, tetapi lahan komersial ini menempati hampir di seluruh ruas jalan utama. Pertumbuhan lahan komersial dari tahun 1970 sampai dengan tahun 1996 disajikan dalam tabel 4.6.

TABEL 4.6.
PERTUMBUHAN LAHAN KOMERSIAL

Ring	Range	luas ring m ²	1970		1986		1996		1970-1986	
			m ²	%	M ²	%	m ²	%	%/th	%/th
R1	100	31,415.93	927.78	2.95	7,041.93	22.42	12,164.67	38.72	2.43	3.26
R2	200	94,247.78	855.43	0.91	7,032.02	7.46	15,223.00	16.15	0.82	1.74
R3	300	157,079.63	646.73	0.41	6,264.73	3.99	11,791.13	7.51	0.45	0.70
R4	400	219,911.49	2,006.94	0.91	5,775.73	2.63	9,973.95	4.54	0.21	0.38
R5	500	282,743.34	5,890.09	2.08	10,693.65	4.10	11,596.47	3.78	0.25	0.06

Sumber interpretasi peta

Dari tabel 4.6. diatas terlihat bahwa kepadatan lahan tertinggi yang digunakan untuk usaha komersial terletak di Ring I sebesar 2.95% di tahun 1970, 22.42 % di tahun 1986 dan

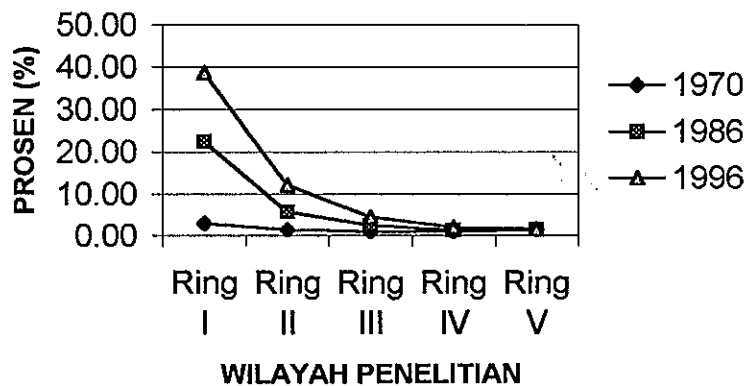
38.72 % di tahun 1996.

Kepadatan terendah tahun 1970 terletak di Ring III, sebesar 0.41 %, lalu melebar ke arah radial (Ring IV) 2.63% di tahun 1986 dan Ring V sebesar 3.78 % di tahun 1996

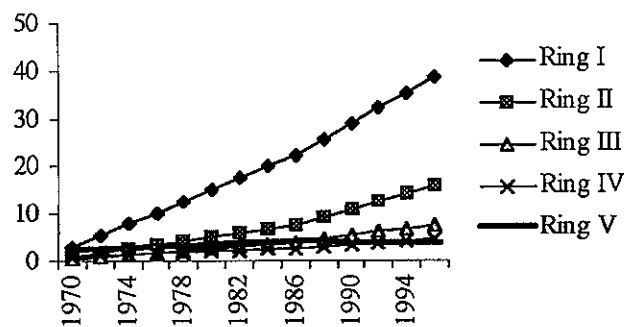
Laju pertumbuhan tercepat dari tahun 1970 sampai dengan tahun 1986 terletak di Ring I, sebesar 2.43% per tahun dan meningkat menjadi 3.26% per tahun sejak tahun 1986 sampai dengan tahun 1996

Untuk lebih jelasnya perhatikan gambar 4.10 tentang perkembangan lahan komersial dari tahun 1970 sampai dengan tahun 1996 di kawasan penelitian dan gambar 4.10. tentang grafik laju pertumbuhan pemanfaatan lahan untuk komersial dari tahun 1970 sampai dengan tahun 1996.

Pengaruh terminal terhadap penggunaan lahan untuk kegiatan komersial ini tampak jelas, menyebar dari Ring I sampai dengan Ring V, makin jauh dari terminal makin turun. Tinjauan dari waktu ke waktu nampak pola perubahan penyebaran, dari penyebaran model parabola dengan lembah Ring III di tahun 1970 berubah menjadi penyebaran model eksponensial dengan puncak terminal. Perhatikan Gambar 4.11.



GAMBAR 4.11.
GRAFIK PERKEMBANGAN LAHAN KOMERSIAL DARI TAHUN 1970 SAMPAI
DENGAN TAHUN 1996 DIWILAYAH PENELITIAN



GAMBAR 4.12.
GRAFIK LAJU PERTUMBUHAN PEMANFAATAN LAHAN KOMERSIAL DARI
TAHUN 1970 SAMPAI DENGAN TAHUN 1996

4.3. Perubahan Pemanfaatan Ruang di Kawasan Penelitian Berdasarkan Penelitian di Lapangan

Yang dimaksud dengan penelitian di lapangan adalah memaparkan hasil dari penelitian dilapangan melalui survei primer. Dari survei primer ini didapat beberapa temuan dimana terdapat perbedaan antara data sekunder yang didapat dari kelurahan, kecamatan dan

BPS kota Yogyakarta dengan data yang digali langsung dari lapangan.

150 buah kuisioner disebar ke responden dengan masing-masing 30 buah setiap ring /wilayah penelitian. Data yang terkumpul kemudian dianalisa dengan hasil sebagai berikut.

4.3.1. Aktifitas Ekonomi

Dalam pembahasan mengenai aktifitas ekonomi ini akan ditinjau mengenai status profesi responden dan jenis usaha wiraswasta.

1. Status Profesi Responden

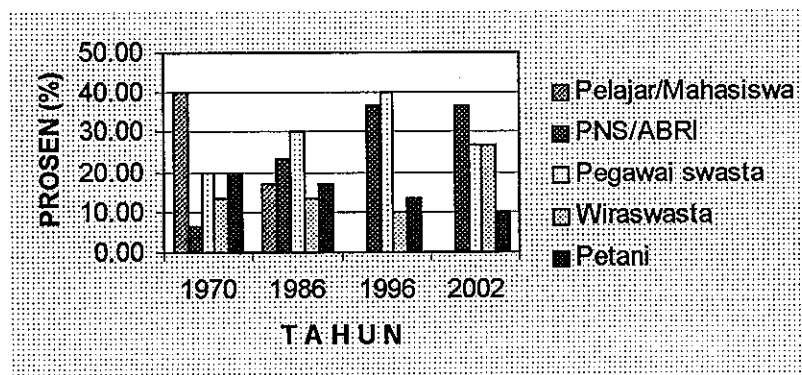
Status profesi responden di tahun 1970, 1986, 1996 dan tahun 2002 disajikan pada tabel 4.7. sebagai berikut.

TABEL 4.7.
STATUS PROFESI RESPONDEN

No	Jawaban	1970(%)	1986(%)	1996(%)	2002(%)
1	Pelajar/Mahasiswa	33.81	12.00	3.33	3.33
2	PNS/ABRI	12.31	26.67	32.00	32.00
3	Pegawai swasta	13.99	27.33	37.33	28.00
4	Wiraswasta	16.76	16.00	16.00	28.67
5	Petani	23.13	18.67	10.67	8.00
6	Lainnya				

Sumber: Analisa

Dari tabel diatas terlihat bahwa komposisi profesi terbesar adalah pelajar di tahun 1970 sebesar 33.81%, sedang komposisi profesi terkecil adalah PNS / ABRI sebesar 12.31 % untuk lebih jelasnya perhatikan gambar 4.13. sebagai berikut



GAMBAR 4.13.

KOMPOSISI PROFESI RESPONDEN DI TAHUN 1970, 1986, 1996 DAN 2002

Profesi Petani mengalami penurunan cukup besar, dari 23.13 % di tahun 1970 menjadi tinggal 8% saja di tahun 2002, sedang profesi pegawai swasta(13.99) dan wiraswasta (16.76%) di tahun 1970 mengalami peningkatan menjadi 28.67 % wiraswasta dan 28.00% pegawai swasta. Hal ini mengindikasikan adanya perubahan profesi dari pertanian ke non pertanian.

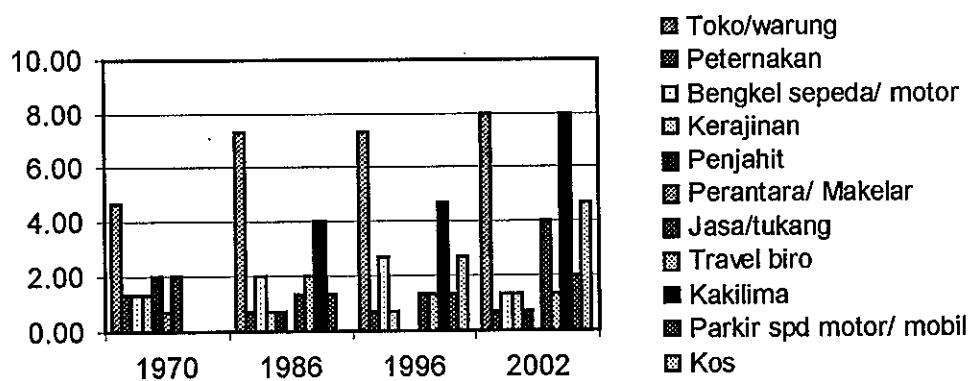
2. Jenis Usaha Wiraswasta.

Usaha yang dilakukan responden dari tahun 1970 sampai dengan tahun 2002 mengalami perubahan, baik dari segi jumlahnya maupun bidang-bidang usaha. Pada tahun 1970 bidang usaha berbasis agraria, antara lain peternakan, pertanian dan jasa-jasa yang menggantungkan usahanya dibidang tersebut. Setelah berfungsinya terminal, mulailah usaha-usaha yang melayani Terminal antara lain travel biro, garasi, restouran, wartel dan sebagainya bermunculan. Jenis usaha yang dilakukan di tahun 1970 sampai dengan tahun 2002 disajikan dalam tabel 4. 8 sebagai berikut.

TABEL 4.8.
JENIS USAHA WIRASWASTA

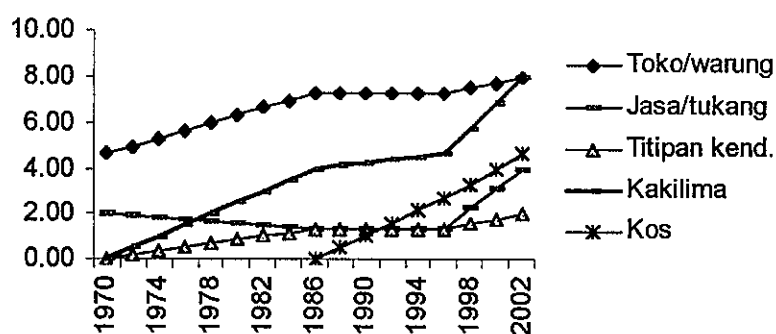
	Jenis Usaha	1970	1986	1996	2002
A	Toko/warung	4.67	7.33	7.33	8.00
B	Peternakan	1.33	0.67	0.67	0.67
C	Bengkel sepeda/ motor	1.33	2.00	2.67	1.33
D	Kerajinan	1.33	0.67	0.67	1.33
E	Penjahit	2.00	0.67	0.00	0.67
F	Perantara/ Makelar	0.67	0.00	0.00	0.00
H	Jasa/tukang	2.00	1.33	1.33	4.00
I	Travel biro	0.00	2.00	1.33	1.33
J	Kakilima	0.00	4.00	4.67	8.00
K	Parkir spd motor/ mobil	0.00	1.33	1.33	2.00
L	Kos	0.00	0.00	2.67	4.67

Sumber : Analisa



GAMBAR 4.14.
JENIS USAHA WIRASWASTA

Jenis usaha baru maupun yang mengalami perkembangan jumlah ditampilkan pada gambar 4.15. dibawah



Sumber : Analisa

GAMBAR 4.15.
GRAFIK USAHA-USAHA YANG MENGALAMI PERKEMBANGAN

Kajian dari gambar 4.15. diatas memperlihatkan usaha-usaha yang mengalami perkembangan. Usaha tersebut adalah pertokoan/warung, pertukangan, penitipan kendaraan, kakilima, kos. Kelima jenis usaha ini bukanlah usaha dengan basis agraria sehingga dari data ini didapat kesimpulan bahwa terminal adalah pusat pertumbuhan perkotaan seperti statemen diatas .

3. Hubungan dengan Keberadaan Terminal.

Responden yang bergerak dibidang wiraswasta di tahun 1970 tidak ada keterkaitan dengan akan dibangunnya terminal, ini jelas terjawab melalui pertanyaan no 5 segmen aktifitas perekonomian, dengan 96.67 % menjawab tidak ada kaitannya dengan akan dibangunnya terminal. Kesimpulan yang bisa didapat adalah minimnya informasi perencanaan kota yang bisa diakses penduduk pada saat itu.

Ditahun 1986 lebih dari 50 % responden yang bertempat tinggal di kelurahan Pandeyan, telah merespon keberaaan terminal ini . Hal ini terlihat dari usaha-usaha baru yang bermunculan di masa itu yaitu jasa penitipan kendaraan, travel biro, bengkel, kakilima, hotel , kos-kosan dan sebagainya. Pada tahun 1996, Wira usaha dengan ketergantungan terhadap terminal ini meningkat menjadi 65%.

Pada tahun 2002, terjadi peningkatan jumlah pengusaha kaki lima yang cukup pesat. Yang dibarengi dengan menurunnya jumlah pegawai swasta. Ini mengindikasikan adanya pengaruh krisis ekonomi yang mengakibatkan menurunnya kegiatan maupun jumlah karyawan swasta, sehingga usaha informal ini menjadi pilihan yang menarik karena kebutuhan akan modal yang sedikit dan mempunyai mobilitas dan fleksibilitas yang luar biasa.

4.3.2. Perkembangan Penduduk

Dalam bahasan mengenai jumlah penduduk ini dibicarakan mengenai perkembangan jumlah penghuni tiap rumah dari tahun 1970, 1986, 1996 sampai dengan tahun 2002. Dari perkembangan penduduk ini juga terlihat komposisi penghuni rumah. Yang meliputi keluarga inti, keluarga, karyawan dan pengontrak/ sewa/ kos.

1. Jumlah Penghuni Tiap Rumah

Jumlah penghuni tiap rumah tangga di tahun 1970, 1986 dan 2002 disajikan pada tabel 4.9. Penghuni rumah tangga dibagi menjadi beberapa kriteria yaitu keluarga inti yang terdiri dari ayah dan atau ibu (kepala rumah tangga), keluarga yang terdiri dari kakek, teman dan sebagainya dengan batasan menginap dan menggunakan satu dapur (sumber panduan pengisian data penduduk, BPS Pusat Jakarta), karyawan yang menginap secara menetap selama minimal 6 bulan dan penyewa/ kos.

TABEL 4.9.
JUMLAH PENGHUNI TIAP RUMAH TANGGA

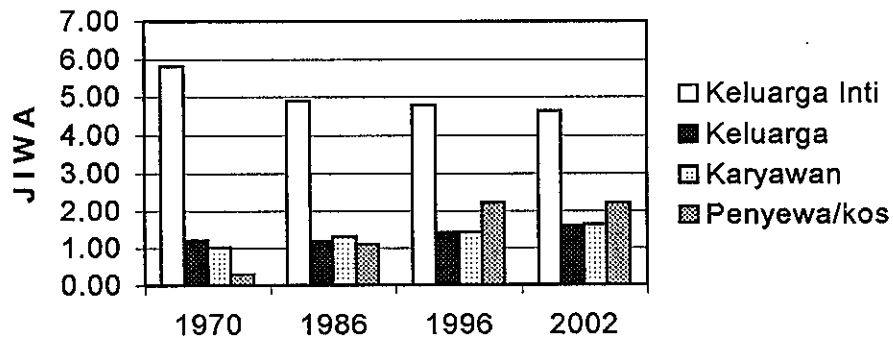
Jenis Keluarga	1970	%	1986	%	1996	%	2002	%
Keluarga Inti	5.81	69.93	4.91	57.73	4.79	48.81	4.64	46.15
Keluarga	1.20	14.49	1.19	13.96	1.40	14.26	1.59	15.78
Karyawan	1.01	12.19	1.30	15.29	1.42	14.46	1.62	16.11
Penyewa/kos	0.28	3.38	1.11	13.02	2.21	22.47	2.21	21.95
Jumlah	8.31	100.00	8.50	100.00	9.82	100.00	10.05	100.00

Sumber : Analisa

Bertolak belakang dengan keluarga inti yang terus menurun, jumlah total penghuni

UPI-PUSAT-UNDIP

rumah dalam satu rumah tangga terus mengalami kenaikan. Hal ini mengindikasikan adanya komersialisasi sebagian rumah (kos), usaha perumahan (home industri). Untuk lebih jelasnya lihat gambar 4.15. Grafik tentang perkembangan jumlah penghuni tiap rumah tangga.



GAMBAR 4.16
JUMLAH PENGHUNI TIAP RUMAH TANGGA

Dari tabel diatas bisa disimpulkan sebagai berikut:

- Keluarga inti mengalami penurunan jumlah, dari 5.81 di tahun 1970 menjadi 4.64 di tahun 2002. Ini mungkin mengindikasikan dampak keberhasilan dari program Keluarga Berencana pemerintah yang dimulai dari tahun 1970.
- Adanya peningkatan jumlah karyawan dalam rumah dari 1.01 di tahun 1970 berkembang menjadi 1.62 di tahun 2002.
- Berkembangnya jumlah pengontrak/ kos dari 0.28 orang di tahun 1970 menjadi 2.21 orang di tahun 2002, atau hampir sebesar setengah dari penghuni.
- Adanya peningkatan migrasi dari 1.88 di tahun 1970 menjadi 3.83 orang tiap rumah tangga ditahun 2002.

4.3.3. Perubahan Pemanfaatan Lahan

Pembahasan mengenai perubahan pemanfaatan lahan ini akan memaparkan perkembangan kepemilikan lahan dan asal responden

1. Kepemilikan Tanah dan Rumah.

80 % dari rumah yang dihuni responden adalah milik sendiri, dengan mayoritas mendapatkannya (84.6 %) didapat dari warisan orang tua, sementara yang lain didapat dengan cara membeli. Sebagian besar penjual adalah petani (66.7%), pegawai (22 %) dan sisanya adalah pengembang.

Luas tanah yang dikuasai rata-rata 400 m² sampai dengan 700m² di tahun 1970, dan menyusut hingga 200 s/d 400 m² di tahun 1986. Ditahun 1996 sampai dengan 2002 penguasaan hak atas tanah lebih sedikit lagi.

Luas rumah yang ditempati rata-rata 50 m² sampai dengan 200m² di tahun 1970, 1986, 1996 dan 2002

Kepemilikan IMB adalah 60% bagi bangunan yang digunakan untuk usaha, dan 30% bagi rumah tinggal saja..

2. Asal Responden.

Lebih dari 70 % responden berasal dari Kecamatan Umbulharjo, sedang sisanya tersebar , berasal dari jawa tengah, jawa barat ,jawa timur, luar jawa ((sumatra).

4.3.4. Pergerakan dan Mobilitas.

Hampir seluruh responden (91%) keluar rumah setiap hari dengan menggunakan kendaraan. Kendaraan Favorit adalah 40% sepeda motor, 23% buskota dan 5% untuk mobil pribadi.

Dari 150 responden, hanya yang bertempat tinggal di Kelurahan Pandeyan yang paling sering masuk terminal bus (32%). Sedang responden yang tidak pernah masuk ke terminal adalah 64%. Dari data ini dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Adanya terminal bayangan yang membuat pengguna bus tidak perlu masuk terminal.
2. Responden lebih tergantung dengan menggunakan kendaraan pribadi dalam memenuhi kebutuhannya.

Rumah responden berjarak maksimal 1 km dari Terminal, dengan waktu tempuh maksimal adalah 10 menit dengan kendaraan. Dari data ini dapat disimpulkan bahwa tidak ada kemacetan di jalan-jalan kolektor maupun penghubung ke terminal. Sedang dari pengamatan langsung, kemacetan di lampu merah terdekat hanyalah satu putaran lampu merah saja di jam-jam sibuk yaitu jam 6.00 sampai dengan jam 7.30.

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Terminal bus adalah pusat kegiatan yang berpengaruh besar terhadap perubahan pola kehidupan penduduk di kawasan pengaruhnya. Penduduk Kecamatan Umbulharjo di Kelurahan Pandeyan, Sorosutan dan Warungboto, yaitu tempat diadakannya penelitian dengan pengambilan sampel secara cluster (terseleksi) telah bergeser dari basis ekonominya yang pada tahun 1970an bersifat agraris/ rural, menjadi perdagangan/ Urban.

5.1.1. Aktifitas Perekonomian

1. Pengaruh terminal terhadap aktifitas perekonomian adalah sampai dengan Ring V yaitu dengan radius 1 km dari terminal. di wilayah penelitian dengan model penyebaran adalah eksponensial dengan puncak di terminal.
3. Adanya terminal telah menciptakan peluang berusaha yang baru, yang berupa toko, travel biro, Penitipan kendaraan, Perhotelan, Perbengkelan, rumah sewa/ kos dan sektor informal lainnya.

5.1.2. Kependudukan

1. Pemilihan lokasi tinggal ditentukan oleh kemudahan mengakses tempat tersebut dan nilai strategis lokasi tersebut terhadap penggunaan untuk usaha.
2. Radius pengaruh terminal terhadap pemilihan lokasi tinggal hanyalah sejauh 600 meter saja (sampai dengan Ring III). Hal ini perlu diadakan penelitian lagi kebenarannya mengingat bahwa pencapaian menuju terminal sampai dengan sejarak satu km (radius terluar penelitian) hanyalah 10 menit saja.

3. Terminal sebagai pusat pertumbuhan mampu meningkatkan jumlah maupun kepadatan penduduk di kawasan yang dipengaruhinya, dengan kepadatan tertinggi di kawasan terminal.
4. Terminal menjadi penyebab utama migrasi.

5.1.3. Perubahan Pemanfaatan Ruang

1. Pemanfaatan ruang yang dipergunakan untuk usaha komersial maupun hunian lebih disebabkan oleh akses menuju tempat tersebut.
2. Secara spatial kemampuan terminal sebagai perubah pemanfaatan ruang dalam penelitian ini terbukti sampai di Ring III, yaitu sejauh radius 600meter.
3. Terminal menjadi penyebab berubahnya pemanfaatan lahan, dari pertanian menuju ke perkotaan (Rural ke Urban).

5.1.4. Hubungan Aktifitas Perekonomian, Kependudukan dengan Perubahan Pemanfaatan Ruang

Pertumbuhan maupun perkembangan aktifitas perekonomian yang berupa toko, travel biro, penitipan kendaraan, perhotelan, perbengkelan, rumah sewa/ kos dan sektor informal lainnya membuat kawasan terminal ini menjadi magnet bagi pendatang yang membutuhkan pekerjaan. Aktifitas perekonomian yang berbasis urban/ perkotaan ini juga telah berhasil mereduksi pertumbuhan sektor pertanian dan mengalihkannya kedalam aktifitas perekonomian yang berbasis perkotaan.

Aktifitas perekonomian berbasis pertanian yang berciri khas memerlukan ruangan yang relatif besar tergeser oleh aktifitas perekonomian yang berbasis perkotaan yang relatif lebih sedikit memerlukan ruang. Akibatnya adalah bertumpuknya aktifitas perekonomian yang

berbasis perkotaan ditempat-tempat yang strategis, yaitu di kawasan pusat pertumbuhan yang memiliki akses yang baik.

Sesuai dengan teori Perroux (1955), Bertumpuknya aktifitas perekonomian yang berbasis perkotaan ditempat-tempat yang strategis berakibat terjadinya perubahan pemanfaatan ruang yang dinamis. Hal ini berlangsung terus sampai suatu ketika perubahan tersebut tidak lagi mampu didukung oleh kawasan tersebut sehingga memancar/ melebar ke arah dimana ada akses.

5.2. Rekomendasi

Dalam merekomendasikan pengaruh terminal ini penulis akan mengelompokkan kedalam tiga kelompok bahasan yaitu aktifitas ekonomi, Kependudukan dan Perubahan pemanfaatan ruang.

5.2.1. Aktifitas Perekonomian

1. Perlunya penyediaan sarana-prasarana yang memadai agar mendukung kelangsungan pertumbuhan aktifitas perekonomian.
2. Perlunya peraturan yang lebih rinci dan jelas dalam mengatur aktifitas perekonomian agar tidak terjadi benturan kepentingan antara pelaku ekonomi dengan tujuan pemerintah membuat terminal bus
3. Perlunya perangkat kontrol yang kuat agar tidak mematikan pertumbuhan maupun perkembangan perekonomian yang disebabkan oleh terminal ini.
4. Perlunya antisipasi dan tindakan yang tepat dalam mengantisipasi dampak negatif yang timbul dari pusat pertumbuhan ini.

5.2.2. Kependudukan

1. Penyebaran penduduk terkonsentrasi pada kemudahan akan pencapaian (akses).
Untuk mendapatkan kondisi yang seimbang perlulah penataan kawasan secara terpadu dengan menempatkan akses pada tempat yang tepat.
2. Dengan jumlah dan kepadatan penduduk yang terus meningkat, diperlukan pula sarana-prasarana kehidupan yang lebih baik.

5.2.3. Perubahan Pemanfaatan Ruang

1. Diperlukan aturan yang comprehensive yang dibarengi pelaksanaan yang tegas dalam menata lingkungan agar tidak tercipta lingkungan yang kumuh untuk mencegah dampak fisik maupun sosial yang selalu mengancam pemukiman-pemukiman kumuh

DAFTAR PUSTAKA

Pustaka

- Budiharjo Eko., *Tata Ruang Perkotaan*, Penerbit Alumni Bandung, Cetakan pertama, 1997
- C.Branch, Melville., *Comprehensive City Planning: Introduction & Explanation*, Published by The Planners Press of the American Planning Association, 1313 E. 60th st., 1995
- Daljoeni, N., *Geografi Kota dan Desa*, Penerbit Alumni Bandung, Edisi kedua, Cetakan pertama, 1998
- Hilling, David., *Transport and developing Countries*, 1st Published, Routedge 29 West 35th st, New York, NY10001, 1996
- Miro, Fidel., *Sistim Transportasi Kota*, Penerbit Tarsito Bandung, 1997
- Morlok, Edward. K., *Introduction to Transportation Engineering and Planning*, Mc.Graw-Hill Kogakusha, 1978
- Salim, Abas., *Manajemen Transportasi Kota*, Jakarta, 1993
- Singarimbun Masri., *Metode Penelitian Survei*, LP3S Jakarta, Edisi Revisi, Cetakan Pertama 1982
- Warpani, Suwarjoko., *Merencanakan Sistim Perangkutan*, Penerbit ITB Bandung, 1990
- Yunus Hadi Sabari., *Struktur Ruang Kota*, Pustaka Pelajar, cetakan pertama, 2000

Peraturan / Perundang-undangan.

- Surat Keputusan Bersama Tiga Menteri tentang Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya Dalam kota dan Antar kota

Penerbitan terbatas

- I. Soesilo, Nining., *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota*, Magister Perencanaan Kebijakan Publik Universitas Indonesia, 2000